

# Bilbao Ría 2000

Revista de divulgación editada por la sociedad Bilbao Ría 2000 Mayo – Octubre 2000 Número 1



**Variante Sur**  
Un trazado a  
la medida

ABANDOIBARRA  
EMBLEMA URBANO

BILBAO  
LA VIEJA  
**Suma de  
esfuerzos**

**Urban-Galindo**  
EL NUEVO BARAKALDO

**Ametzola**  
Un proyecto  
integrador

# Áreas de actuación

## Proyectos

Parque de Ribera

Ampliación del actual Parque de Doña Casilda

Parque Campa de los Ingleses

Plaza de Euskadi

Torre de la Diputación

Dos edificios de oficinas a ambos lados de la torre

Centro comercial y de ocio Ría 21

Hotel Sheraton

Cinco edificios residenciales (800 viviendas)

Biblioteca Universidad de Deusto

Rectorado Universidad del País Vasco

Pasarela peatonal

Nuevas calles

Reparación de muelles

Ampliación de la Avenida de las Universidades

Sistema neumático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

## Proyectos

Parque de Ametzola

900 viviendas (150 de protección oficial)

Sistema neumático de recogida de residuos sólidos urbanos

Nuevas calles

Cubrimiento del ferrocarril (Renfe y FEVE)

## Proyectos

Modificación línea de FEVE a su paso por Ametzola

Nuevo trazado y cubrimiento de Renfe entre Abando y Olabeaga

Remodelación estación de Abando

Estación de Zabálburu

Estación de Ametzola

Estación de Autonomía

Estación de San Mamés

Remodelación estación Olabeaga

Instalaciones para la lanzadera Renfe entre Olabeaga y Parque-Guggenheim

Urbanización Avda. del Ferrocarril entre Puento de Gordoniz y Luis Briñas

Cubrimiento y urbanización entre Luis Briñas y la Plaza Torres Quevedo

Tercera vía para mercancías entre San Mamés y Olabeaga

Aparcamiento subterráneo en San Mamés

Nueva estación de La Peña (Renfe)

Nueva estación de Miribilla (Renfe)

Nueva estación de Basurto (FEVE)

Nueva estación de Elejabarri (FEVE)



Abandoibarra

Ametzola

Variante Sur

# Editorial

## Editoriala

Hace siete años Bilbao Ría 2000 inició su andadura con el objetivo de llevar a cabo la regeneración urbanística del área metropolitana de Bilbao. Entonces, el año 2000 se perfilaba como una meta lejana, en la que había puestas muchas ilusiones y proyectos. Ese año 2000 ha llegado ya y para nuestra satisfacción hemos sido capaces de convertir en realidad parte de todo aquello. Han sido siete años de intenso trabajo, pero ha merecido la pena, porque los bilbaínos pueden percibir la transformación de la ciudad, que se ha convertido en un referente para el siglo XXI.

Es indudable que falta mucho por hacer, pero ahora contamos con un plus de confianza: el saber que ya hay muchas iniciativas en marcha. Es el caso de Ametzola, la Línea Sur de Cercanías de Renfe, o el Centro de Servicios Sociales y el paso inferior de Lasasarre, ambas en Barakaldo. No cabe duda de que nuestro trabajo se ha visto favorecido por la buena coyuntura económica que hemos vivido estos años, o por el efecto Guggenheim, que ha ejercido de elemento tractor de actividades e inversiones, pero, por encima de todas estas cosas, BILBAO RÍA 2000 debe su logro al esfuerzo y la colaboración de todos, tanto de los ciudadanos como de las administraciones o de la propia Unión Europea, cuya aportación ha sido fundamental para el impulso de los proyectos realizados en este tiempo.

En este contexto, BILBAO RÍA 2000 ha querido desde un inicio involucrar a los vecinos para que nadie se sintiera ajeno a las obras que se acometían en su zona. Así, hemos publicado periódicos y folletos sobre las distintas intervenciones que se llevaban a cabo. Sin embargo, consideramos que en estos momentos hay que ofrecer a los ciudadanos un soporte informativo que permita conocer de forma global todos los proyectos que se van a poner en marcha, no sólo los de su barrio. Por esta razón hemos decidido refundir los periódicos en una revista de carácter general.

Así pues, BILBAO RÍA 2000, que es el nombre de esta nueva publicación, quiere ser un vínculo de comunicación entre la sociedad Bilbao Ría 2000 y los ciudadanos del Bilbao metropolitano. Será una revista de periodicidad semestral, concebida con un diseño atractivo y un contenido variado en el que se analizarán, entre otras cosas, las actuaciones que van a tener lugar en las distintas zonas del área urbana. Además, contaremos con una sección llamada “Correo del lector”, donde recogeremos las opiniones de los bilbaínos sobre su ciudad.

Es para mí un orgullo presentar el primer número de la revista, pero, sobre todo, siento una enorme satisfacción en facilitar a la ciudadanía una visión próxima y cercana de lo que hacemos en BILBAO RÍA 2000.

Pablo Otaola  
DIRECTOR GENERAL DE BILBAO RÍA 2000



*Badiña 7 urte BILBAO Ría 2000ak bere ibilbideari ekin ziola Bilbaoko inguru metropolitarraren urbanistikoki berritzeko asmoz. Garai hartan 2000. urtea urrun ikusten zen eta ilusio eta proiektu asko biltzen zituen jomuga zen. 2000. urte hori heldu da azkenean eta pozik esan dezakegu asmo haien zati bat behintzat egia bihurtzeko gai izan garela. Gogor lan egin dugu zazpi urteotan, baina ahalegina ez da alferrikakoa izan, hiria nola itxuraldatu den eta nola XXI. mendeko erreferentzia puntu bilakatu den ikus baitezakete bilbotarrek.*

*Dudarik gabe, asko dago oraindik egiteke, baina orain konfiantza handiagoz egin dezakegu aurrera, ekimen asko abiarazi baititugu jada. Besteak beste, Ametzola, Renferen Hurbileko Hegoaldeko Linea, edota Gizarte Zerbitzuetarako Zentrua eta Lasasarreko lur azpiko pasabidea, azkeneko biak Barakaldon. Egia da urteotan bizi izan dugun egoera ekonomiko bikainak asko lagundu digula, eta baita Guggenheimen eraginak ere, jarduerak eta inbertsioak bultzatu dituelako, baina beste ezeri baino gehiago, BILBAO Ría 2000ak guztien ahalegin eta elkarlanari zor dizkio bere lorpenak, hala herritarrei, nola administrazioei, eta baita Europako Batasunari ere, bere ekarpena funtsezkoa izan baita epe horretan burutu diren proiektuak bultzatzeko.*

*Kontestu horretan, BILBAO Ría 2000ak basieratik sartu nabi izan ditu tartean herritarrek, beren auzoan abiarazitako lanen berri emanez. Horretarako egunkariak eta liburuxkak kaleratu ditugu burutzen ari ziren era bateko eta besteko ekimenei buruz. Hala ere, gure ustez, abiaraziko diren proiektu guztiei buruzko informazio orokorra emateko garaia heldu da, eta ez bakarrik auzoan auzokoa. Eta horregatik, egunkari guztiak bildu eta aldizkari orokor bat egitea erabaki dugu.*

*BILBAO Ría 2000 izango da argitalpen berriaren izena, eta BILBAO Ría 2000 elkartearen eta Bilbao metropolitarrako herritarren arteko komunikabide eta lotura izan nabi du. Seibilabetekaria izango da, eta diseinu erakargarria eta eduki askotarikoa izango ditu, besteak beste, hiri eremuaren zona batzuetan eta besteetan egingo diren jarduketaren berri emango da. Gainera, “Irakurlearen posta” izeneko sail bat izango du, bilbotarrek beren hirari buruz dituzten iritziak jasotzeko.*

*Poz handia da niretzat aldizkariaren lehen alea aurkeztea, baina, batez ere, atseginez betetzen nau herritarrei Bilbao Ría 2000an egiten dugunaren berri hurbila eta gertuko emateak.*

Pablo Otaola  
BILBAO RÍA 2000REN ZUZENDARI OROKORRA



# Sumario

## Aurkibidea



Editorial **3** Editoriala

Correo del Lector **5** Irakurlearen posta

Bilbao Ría 2000 hoy **6** Bilbao Ría 2000 gaur

### Abandoibarra

Emblema urbano **8** Hiriaeren ikurra

### Ametzola

Un proyecto integrador **14** Proiektu integratzailea

### Variante Sur

Un trazado a la medida **19** Neurriko trazadura

### Urban

El nuevo Barakaldo **26** Barakaldo berria

### Galindo

Una apertura a la ría **29** Ibaiari begira

### Bilbao La Vieja

Suma de esfuerzos **31** Ahaleginak batuz

### Actualidad

Bilbao, nueva identidad **34** Bilbao, nortasun berria

Los Juegos Verdes **34** Joko Berdeak

# Correo del lector

## Irakurlearen posta

### Ametzola y el orden



La vocación del arquitecto es el orden. Orden de simetrías o de difíciles equilibrios. Orden explícito o escondido. Y, claro, nuestra labor siempre es difícil porque la mayor parte de los materiales con los que trabajamos no se someten con facilidad a los rigores de la geometría: las curvas de nivel, la sociología, las vistas preferentes, los horarios del tráfico... Queremos ser ordenados y, a la vez, abarcar un número inmenso de variables. Esa ambición prometeica nos condena a no alcanzar nunca los frutos de la perfección. No es una profesión fácil la nuestra.

Pero se pueden poner las cosas aún más difíciles: cuando, por ejemplo, se trabaja sobre la base de elementos existentes muy configurados, fruto de la resolución de problemas de infraestructuras de gran magnitud que, por su propia complejidad, son producto de decisiones formales que no han podido contemplar todo el conjunto de variables que inciden en el resultado formal de los espacios.

Es el caso de la Estación de Ametzola, donde los arquitectos han tenido que reordenar el encuentro de dos trazados ferroviarios que,

en gran medida, se ignoraban. Las diferencias de las cotas de la cubierta de los dos trazados, la diversidad de soportes estructurales, la incidencia de esa cubierta en la zona verde que debe organizarse encima y la relación de su estación de encuentro con el trazado de los viales, han puesto a los profesionales el más difícil de los problemas.

Sin embargo, el oficio y el tesón de Iriarte, Múgica y De la Brena les ha permitido, no sólo salir bien librados de la situación, sino ofrecer a la ciudad una rotunda obra de arquitectura. La continuidad de los falsos techos, el talud casi mineral y las oportunas entradas de la luz introducen "el orden" en la sección de los andenes. En la superficie, la metáfora de la cubierta como alfombra con esquina levantada sugiere, además del acceso al mundo subterráneo, la directriz de la línea de cubierta de FEVE que se dibuja en el parque posterior.

He dicho oficio porque hace falta mucho saber profesional para convertir una metáfora en realidad construida. Y aún más en este caso en el que hay que dominar técnicas poco habituales de estructura, como es el cerramiento vidriado y cubierta de imagen metálica y claraboyas insertas. He dicho también mucho tesón para poder llevar hasta el final una idea a pesar de las innumerables dificultades, anteriores y contemporáneas al proyecto, para no abandonar la ambición de ejercer hasta donde sea posible esa difícil profesión de "ordenador".

**Ignacio Paricio**

*Arquitecto*

**Subdirector de la Escuela Superior de Arquitectura de Barcelona, Catedrático de Construcción**

Bilbao Ría 2000 abre este espacio a las opiniones de los ciudadanos sobre su ciudad. Queremos que nos diga qué piensa de las obras, los proyectos... Asimismo, en cada número contaremos con la visión que del Bilbao metropolitano tienen destacados profesionales vinculados con el urbanismo.

Por favor, envíenos sus cartas, con una extensión nunca superior a las 30 líneas, a la siguiente dirección: Bilbao Ría 2000 Correo del lector  
C. José María Olabarri, 4 Planta C 48001 Bilbao

## Nos visitaron

Durante 1999, cerca de 1500 alumnos de 4º de ESO de 37 colegios, además de 52 grupos de profesionales y estudiantes de arquitectura procedentes de España, Europa, América y Asia, participaron en el programa de visitas de BILBAO RÍA 2000. Este programa, realizado en colaboración con Bilbao Iniciativas Turísticas (BIT), Autoridad Portuaria y Renfe, consiste en un recorrido en tren por las estaciones de Abando, Zabálburu y Ametzola. En esta última estación se hace una parada para conocer la actuación urbanística acometida en ese área de la ciudad. Después se recorre en autobús la zona de Abandoibarra, San Mamés y la margen izquierda de la ría hasta Barakaldo, donde se muestran las obras realizadas dentro del programa Urban-Galindo. Y desde allí, la visita prosigue, una vez atravesado Sestao, hasta Portugalete para contemplar los trabajos de ampliación del puerto.

En lo que respecta al año 2000, y contabilizado hasta el mes de abril, han participado en este programa de visitas alumnos de 27 colegios, además de un grupo de 20 personas de la provincia de Utrecht (Holanda), que integraban alcaldes, políticos, funcionarios y representantes de empresas.

## Bisita egin digute

1999. urtean, DBHko 4. kurtsoko 37 ikastetxetako 1500 ikasle inguruk, eta horretaz gain, Espainiako, Europako, Amerikako eta Asiako 52 arkitekturako profesional taldek eta ikasleek parte hartu dute BILBAO Ría 2000ren bisita programan. Programa hori, Bilbao Eki-men Turistikoak-en (BETen), Portu Agintaritzaren eta Renferen elkarlanarekin burutzen da, eta bertan Abando, Zabálburu eta Ametzolako geltokiak ikusten dira trenez. Azken horretan geldialdi bat egiten da hiria eremu horretan burutu den jarduketa urbanistikoa erakusteko. Gero Abandoibarra, San Mames eta ibaiaren ezkerrekoa ikusten dira autobusez Barakaldoraino, eta Urban-Galindo programaren barruan egin diren lanak erakusten dira. Eta handik, Sestao eta Portugalete igaroz, itsaso aldera jotzen da portuaren handitze lanak ikusteko.

2000. urteari dagokionez, apirila barne, 27 ikastetxetako ikasleek parte hartu dute bisita programa horretan, eta alkate, politikari, funtzionario eta enpresen ordezkariak biltzen zituen Utrecht probintziako (Holanda) 20 pertsonen osatutako talde batek.

# Bilbao Ría 2000 hoy Bilbao Ría 2000 gaur

- 1 Inauguración de la Línea Sur de Cercanías de Renfe; D. Josu Ortuondo, D. Juan José Ibarretxe, D. Rafael Arias Salgado y D. Josu Bergara participan en el acto
- 2 Nueva estación de San Mamés, donde se conectan Renfe-Metro; D. Josu Bergara y D. Miguel Corsini celebran la construcción de esta nueva estación
- 3 Inauguración de la Línea Sur de Cercanías de Renfe animada por el grupo catalán Els Comedians, celebrada el 3-3-99
- 4 D. Carlos Pera procede al corte de cinta en el acto de inauguración de itinerarios-centro ría celebrado el 4-6-99
- 5 Personalidades de diversas instituciones en el acto de inauguración de la Herriko Plaza de Barakaldo



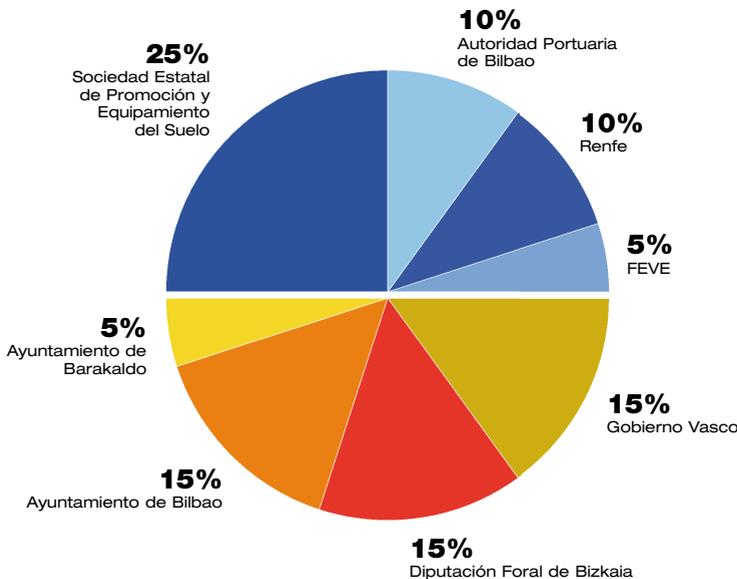
**Consejo de Administración** (de izquierda a derecha) D. Francisco José Ormazabal Zamakona Consejero del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco D. José Angel Corres Abásolo Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao D. José Antonio Campos Granados Diputado Foral del Departamento de Promoción Económica D. Alvaro Amann Rabanera Consejero del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco D. Enrique García Romeu Director General FEVE D. Ramón Escribano Méndez Director General de Infraestructuras y Servicios Renfe D. Enrique Villar Montero Delegado del Gobierno en el País Vasco D. José Felix Basozabal Zamakona Diputado Foral del Departamento de Transportes y Obras Públicas D. Josu Bergara Etxebarria Diputado General de Bizkaia D. Albert Vilalta González Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes D. Iñaki Azkuna Urreta Alcalde de Bilbao Presidente Bilbao Ría 2000 D. Pablo Otaola Ubieta Director General Bilbao Ría 2000 D. Pedro M<sup>a</sup> Vargas Corta Secretario Consejo de Administración Bilbao Ría 2000 D. Ibon Areso Mendiguren Teniente de Alcalde Ayuntamiento de Bilbao Delegado Area de Obras y Servicios y Urbanismo D. José M<sup>a</sup> Gorordo Bilbao Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Antonio Basagoiti Pastor Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Juan Vicente Cabezas Moro Subdirección Gral. de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias D. Dimas Sañudo Aja Concejal del Ayuntamiento de Bilbao D. Carlos Pera Tambo Alcalde-Presidente del Ayuntamiento Barakaldo D. José M<sup>a</sup> Pérez Blanco Subdirector General de Planeamiento de Infraestructuras D. Fernando Nasarre y de Goicoechea Director General de Vivienda y Urbanismo Ausente en la fotografía: D. José M<sup>a</sup> Iruarizaga Artaraz Viceconsejero de Presupuestos y Control Económico del Departamento de Hacienda y Finanzas del Gobierno Vasco

BILBAO Ría 2000 es una sociedad anónima de capital público que se creó el 19 de noviembre de 1992. Está constituida a partes iguales por la administración central del Estado a través del Ministerio de Fomento y empresas dependientes del mismo (SEPES – Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo –, Autoridad Portuaria de Bilbao, Renfe y FEVE), así como por las administraciones vascas (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los Ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo).

## ¿Qué es Bilbao Ría 2000? Zer da Bilbao Ría 2000?

BILBAO Ría 2000 kapital publikoa erabiltzen duen elkarte anonimoa da eta 1992ko azaroaren 19an sortu zen. Estatuko administrazio zentralak eta euskal administrazioek osatzen dute erdibana. Fomento Ministerioak eta honen enpresek ordezkatzan dute Estatua (SEPESek – Lurzoruak Sustatu eta Ekipatzeko Estatuko Elkarteak –, Bilbaoko Portu Agintaritzak, Renfek eta FEVEk), eta euskal administrazioen aldetik, berriz, Eusko Jaurlaritzak, Bizkaiko Foru Aldundiak eta Bilbaoko eta Barakaldoko udalak.

### Composición accionarial



- 6 D. Iñaki Azkuna en la inauguración de la Central de Recogida Selectiva de Residuos Sólidos Urbanos de Ametzola el 17-12-99
- 7 Inauguración de la exposición del Proyecto de Urbanización de la Avenida del Ferrocarril, celebrado el 19-9-99
- 8 Vista general de la "Herriko Plaza" de Barakaldo el día de su inauguración
- 9 Acto de inauguración de los juegos infantiles instalados en la nueva urbanización residencial de Ametzola, celebrado el 11-6-99
- 10 Máximos representantes de las instituciones colaboradoras en el proyecto de la Línea Sur de Cercanías en la nueva estación de San Mamés



BILBAO Ría 2000 es fruto del clima de entendimiento existente entre las distintas administraciones, en el marco de un proceso de colaboración para la transformación de Bilbao. Así, el Ayuntamiento de Bilbao diseña en 1987 su primer Plan General de Ordenación Urbana, donde se señala que las grandes oportunidades para el desarrollo de la ciudad se sitúan en Abandoibarra y Ametzola, suelos propiedad de empresas de la administración central. La existencia de una Dirección General dentro del ya desaparecido Ministerio de Obras Públicas y Transporte (hoy Fomento), encargada de coordinar actuaciones en las ciudades, propició la creación de una entidad participada al 50% por cada una de las partes para llevar a cabo la regeneración del Bilbao metropolitano.

Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano. Para lograr este objetivo, se encarga de coordinar y ejecutar actuaciones que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Son proyectos desarrollados con un enfoque global, que cuentan con la participación y apoyo de todas las administraciones.

BILBAO Ría 2000 nació con una aportación de capital de 300 millones de pesetas. A partir de ahí, la entidad ha demostrado capacidad para lograr su equilibrio financiero sin necesidad de recurrir a los presupuestos públicos, con una inversión total prevista en los distintos proyectos de hasta 60.000 millones. El esquema es el siguiente: los accionistas ceden los terrenos que tienen en las zonas centrales de Bilbao y Barakaldo, al tiempo que los Ayuntamientos recalifican los suelos. Con esta base, BILBAO Ría 2000 invierte en la urbanización de los mismos y vende las parcelas a los promotores privados. Como son suelos ubicados en áreas muy céntricas, lo que significa que sobre ellos existe una gran demanda, su venta genera plusvalía. Esta plusvalía, a su vez, se invierte en actuaciones importantes para la ciudad, como es el caso de Variante Sur, Bilbao La Vieja y el programa Urban-Barakaldo. Además, BILBAO Ría 2000 cuenta con subvenciones de la Unión Europea.

## ¿Cómo surge Bilbao Ría 2000?

### Nola sortu zen Bilbao Ría 2000?

Bilbao itxuraldatzeko elkarlan prozesuaren barruan administrazio batzuen eta besteen artean sortu zen elkar-ulertze giroaren ondorio da BILBAO Ría 2000. Hala, Bilbaoko Udalak 1987. urtean diseinatu zuen lehendabiziko Hiri Antolakuntzarako Plan Orokorra, eta bertan aipatzen zen Abandoibarrako eta Ametzolako guneak zirela hiriak garatzeko zituen aukera onenak, eta administrazio zentralaren esku zeudela lurzoru horiek. Desagertutako Garraio eta Herrilan Ministerioaren barruan (gaur Fomento dena) hirietako jarduketak koordinatzeko zeregina zuen Zuzendaritza Nagusi bat egoteak bide eman zuen, alde bakoitzak %50eko eskuhartzea zuen entitate bat sor zedin Bilbao metropolitarrara berritzeko.

## ¿Qué hace Bilbao Ría 2000?

### Zein da Bilbao Ría 2000ren lana?

Bere egitekoa Bilbao metropolitarrako zona degradatuak zein gainbehera dauden industria eremuak berreskuratzea da. Helburu hori lortzeko, hirigintza, garraioa eta ingurugiroa batera hartzen dituen jarduketak koordinatzen eta burutzen ditu. Ikuspegi orokor batetik garatzen dira proiektuak eta administrazio guztien eskuhartzea eta apoioa dute.

## ¿Cómo se financia?

### Nola finantzatzen da?

Bilbao Ría 2000 300 milioi pezetako kapital txikiarekin jaiotzen. Hortik aurrera, bere finantza-ereka iristeko gai dela erakutsi du entitateak, aurrekontu publikoei heldu gabe, eta proiektu batzuetan eta besteetan guztira 60.000 milioi inbertsioa egingo duela aurreikusten da. Akziodunek Bilbaoko eta Barakaldoko erdiguneetan zitutzen lurzoruak utzi, eta udalek birkalkulatu egin zituzten. Oinari horrekin, BILBAO Ría 2000ak urbanizatu eta promotore pribatuei saldu zizkien lursailak. Oso erdialdean dauden lurzoruak direnez, eskaria ere oso handia izan da eta saltzean gainbalio handiak lortu dira. Gainbalio hori, azkenik, hiriarantz garrantzitsuak diren jarduketak egiteko erabili dira, hala nola, Hegoaldeko Saihesbidea, Bilbao Zaharra eta Urban-Barakaldo programa. Gainera, BILBAO Ría 2000ak Europako Batasunaren dirulaguntzak jasotzen ditu.



Abandoibarra, hiriaren ikurra

# Abandoibarra, emblema urbano

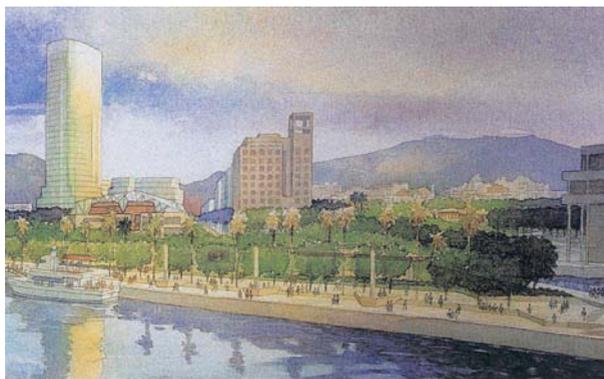
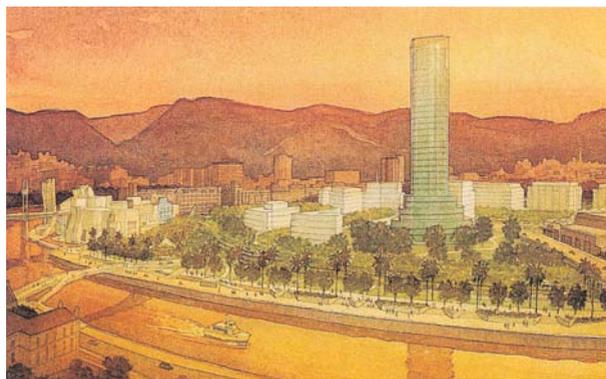
Abandoibarra es el proyecto más emblemático de los acometidos por Bilbao Ría 2000 en el marco de la regeneración urbanística de Bilbao.

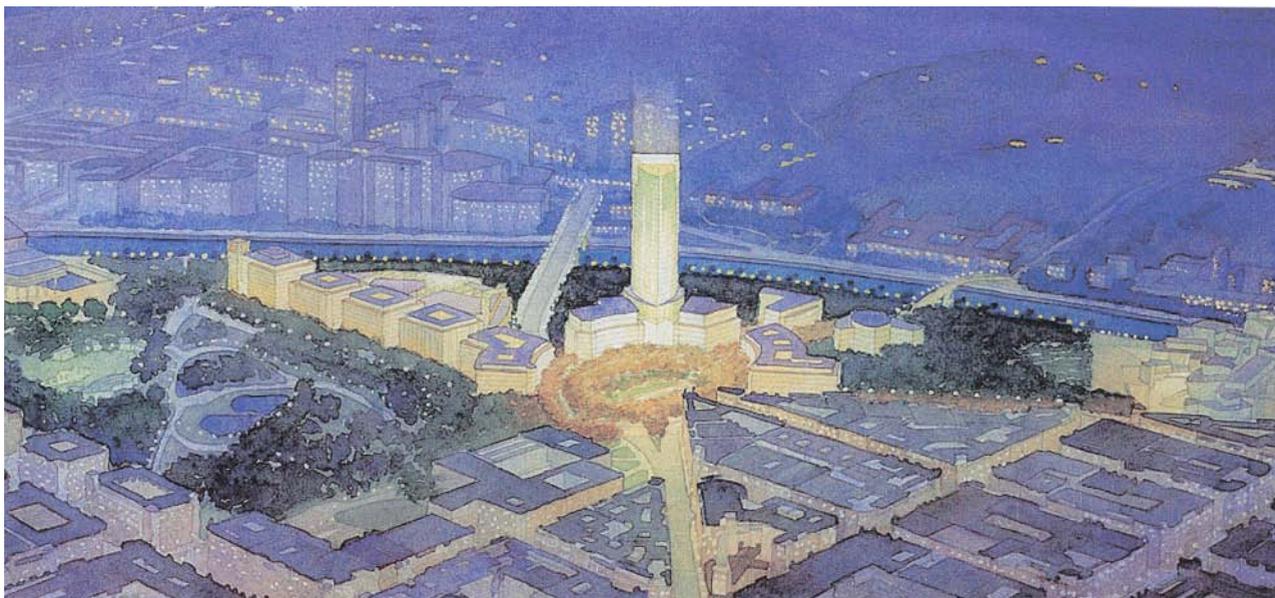
Y no sólo por su capacidad para transformar un espacio de uso industrial, sino por lo que supone de revolución urbana. No en vano, Abandoibarra está llamado a ser el nuevo centro de la Villa al convertirse en la prolongación natural de El Ensanche y concentrar en sus cerca de 350.000 metros cuadrados el modelo de urbe para el siglo XXI. Allí se conjugan, tal y como recoge el Master Plan realizado por el arquitecto César Pelli, el ocio, el negocio, la cultura, los espacios verdes, las áreas residenciales y una ría que ya no es barrera sino eje vertebrador de toda la ciudad.

Es un proyecto, además, en plena vigencia, puesto que las obras de urbanización de la zona, con una inversión total de 14.000 millones de pesetas, toman en 2000 su impulso más

importante tras la aprobación definitiva, el pasado año, de su Plan Especial de Reforma Interior (PERI). Por tanto, Abandoibarra ha dejado de ser un diseño de planeamiento sobre papel y maqueta para hacerse realidad.

Pero ¿qué es Abandoibarra? Con este nombre se define una vasta extensión, situada al noroeste de El Ensanche bilbaíno, que abarca desde el Puente de la Salve hasta Olabeaga, frente al barrio de Deusto y siempre con la ría como referencia. Allí han tenido su ubicación, en un momento u otro de la historia bilbaína, el Puerto, el Astillero Euskalduna (hoy sustituido por el Palacio de Congresos y de la Música de igual nombre) y la Estación de Contenedores de Renfe, además de ser lugar de paso de la línea de cercanías Bilbao-Santurtzi. Todo





En esta doble página, diferentes vistas de Abandoibarra (acuarelas de Frank M. Constantino)

esto, pues, se recupera ahora como nueva extensión de la ciudad.

En realidad, las obras de urbanización de Abandoibarra se iniciaron en 1998, con los accesos peatonales y rodados al Palacio Euskalduna y el primer tramo de la Avenida de Abandoibarra, y continuaron en 1999 con el desvío del río Helguera y la reconstrucción de un tramo de los muelles. Pero la primera fase propiamente dicha, tal y como figura en el proyecto, la acomete Bilbao Ría 2000 en este año y hasta 2002. Estas

Las obras de urbanización de la zona, con una inversión total de 14.000 millones de pesetas, toman en este año su impulso más importante.

actuaciones corresponden, entre otras, a la demolición y reconstrucción del muelle de Ribera, a la urbanización de la Avenida de Abandoibarra y del Parque de Ribera, y a la construcción de la pasarela peatonal que enlazará Abandoibarra con

la margen derecha de la ría a la altura de la Universidad de Deusto, lo que obligará también al ensanchamiento de la acera de la Avenida de las Universidades.

Para una segunda fase, comprendida entre 2002 y 2004, está prevista la ampliación del Parque de Doña Casilda, la urbanización de la Plaza de Euskadi, que remata la calle Elcano justo enfrente del Museo de Bellas Artes y se convierte en un nuevo foco de centralidad urbana, y la creación del Parque de la Campa de los Ingleses, junto a la futura torre de la Diputación, obra emblemática de treinta plantas que albergará los hasta ahora dispersos departamentos de la Institución Foral.

En todo este tiempo, además, Abandoibarra irá tomando vida progresivamente con la construcción de sus equipamientos: dos edificios de oficinas (serán de nueve plantas y ocuparán una superficie total de 20.000 metros cuadrados), así como cinco bloques de viviendas con un total de 800 pisos.

El dinamismo de la zona, puesto que uno de los objetivos del planeamiento de Abandoibarra es que se garantice su vitalidad a lo largo de todo el día, se completa con el centro comercial y de ocio Ría 21, diseñado por el arquitecto norteamericano Robert Stern; el hotel de la cadena Sheraton, un cinco estrellas próximo al Palacio Euskalduna, obra del mexicano Ricardo Legorreta; la Biblioteca de la Universidad de Deusto y el Rectorado de la Universidad del País Vasco.

Se trata, tal y como se desprende de lo reseñado, de una ambiciosa propuesta de la que destaca sobremanera la presencia de zonas verdes. De hecho, César Pelli ha convertido el área en un gran pulmón, vivible y habitable. En total, las dos terceras partes de Abandoibarra, lo que supone unos 200.000 metros cuadrados, serán jardines y espacios libres. Así se configura el Parque de Ribera, que bordeará la ría a lo largo de un kilómetro, uniendo el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna.

De un tamaño similar al de Doña Casilda una vez que se amplíe, es decir, en torno a los 93.000 metros cuadrados, éste es un parque absolutamente esencial en la ordenación de Abandoibarra. Y no sólo porque remata la comunicación entre El Ensanche y la ría, sino porque convergen en él todas las acti-



vidades posibles de ocio. Vías peatonales que conectarán con el paseo de tres kilómetros de longitud que se construirá desde el Puente del Arenal hasta Olabeaga, áreas arboladas, un bidegorri de 1.250 metros para los ciclistas, un anfiteatro al aire libre, terrazas, paseos salpicados por esculturas de artistas como Chillida, Lüpertz, Garraza o Zugasti, y hasta dos para- das del ecológico tranvía que unirá Atxuri y Basurto.

Como casi todas las obras acometidas en la reordenación del nuevo Bilbao, Abandoibarra tiende puentes hacia otras zonas de la ciudad. En este caso, además, en el sentido literal del término. No en vano, la pasarela peatonal diseñada por el ingeniero recientemente fallecido José Antonio Fernández Ordoñez – del proyecto se hará cargo su hijo Lorenzo –, enlazará Abandoibarra con la Universidad de Deusto, es decir, con la otra margen de la ría. Pero, sobre todo, aportará un sobrio elemento de vanguardia en la configuración de la zona.

La pasarela es como una gran libélula que se extiende sobre una superficie de 1.500 metros cuadrados, con una longitud de 140 metros y una anchura de puente de siete metros. Y destaca de ella su construcción en acero inoxidable tipo dúplex, un material de enorme resistencia y durabilidad que se utiliza por primera vez en el mundo para la estructura de un puente. Así, este diseño metálico, estilizado y moderno se eleva sobre la ría como metáfora del resurgimiento de una ciudad que se ha transformado para poder afrontar los retos del tercer milenio.

**A**bandoibarra da Bilbaoko hiria bere onera ekartzeko BILBAO Ria 2000 burutzen ari den proiektuen artean enblematikoena. Eta ez industriaren kokagune izan den eremu bat itxuraldatuko duelako soilik, baizik eta iraultzailea izango delako, gainera, hirigintzari dagokionez. Izan ere Abandoibarra izango da, Zabalgunea hedatuz, Hiribilduko erdigune berria, eta bere 350.000 metro karratu inguruan XXI. mendeko hiriaren eredia mamituko du. Cesar Pelli arkitektoaren Master Planean jasotzen den bezala, aisialdia, negozioak, kultura, gune berdeak, bizitzeko guneak eta ibaia, hesi izan beharrean hiriaren bizkarrezurra bilakatu den ibaia bilduko dira bertan.

Bizi-bizirik dagoen proiektua da, gainera, guztira 14.000 milioi pezetako inbertsioa izango duen proiektu hau, 2000. urtean izan baitute esparru horren urbanizatze lanek bultzadarik garrantzitsuena. Iaz Barne Erreformatarako Plan Berezia (BEPB) behin-betiko onartzearekin. Hortaz, Abandoibarrak paperean eta maketan zegoen planeamendu diseinua izateari utzi eta errealitate bihurtzen hasi da.

14.000 milioi pezetako inbertsioa izango duen proiektu hau, 2000. urtean izan baitute esparru horren urbanizatze lanek bultzadarik garrantzitsuena.

- 1 Pasarela peatonal
- 2 Biblioteca de la Universidad de Deusto
- 3 Rectorado U.P.V.

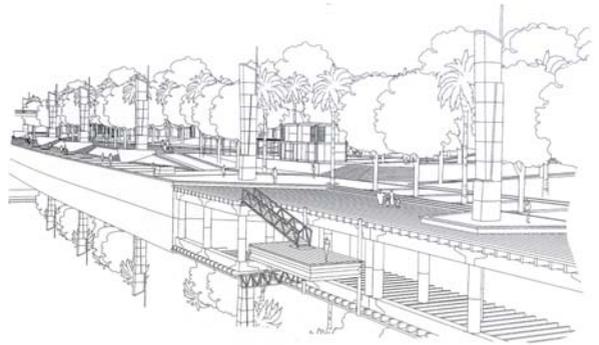
- 4 Edificios de oficinas
- 5 Torre de la Diputación Foral de Bizkaia
- 6 Campa de los Ingleses



Baina, zer da Abandoibarra? Bilbaoko Zabalgunearen ipar-mendebaldean, Salbeko Zubitik Olabeagara bitartean, kokatzen den eremu zabalarri ematen zaio izen hori, Deustuko auzoaren parez pare eta beti ere Ibaia erreferentzi puntu duela. Bilbaoko historiaren aldi batean nabiz bestean toki horretan egon dira Portua, Euskalduna Ontziola (gaur izen bereko Kongresuen eta Musikaren Jauregia kokatzen den toki berean) eta Renferen Edukiontzia-Geltokia, Bilbao-Santurtzi hurbileko linearen pasabide ere izan delarik. Eta hala, hori guztia berreskuratzen da orain hiriari eransteke.

Egiaz, 1998. urtean hasi ziren Abandoibarra urbanizatzeko lanak, Euskalduna Jauregirako oinezkoen eta ibilgailuen sarbideak egitearekin eta Abandoibarrako Etorbidearen lehen zatia burutzearekin, eta 1999. urtean izan zuten jarraipena Helguera ibaia desbideratzearekin eta kaien zati bat berregitearekin. Hala ere, aurtan hasi du BILBAO RIA 2000ak proiektuaren arabera lehen fasetzat jo daitekeena, eta 2002. urtea arte luzatuko da. Burutuko diren jarduketean artean, Erriberako kaia botatzea eta berregitea, Abandoibarrako Etorbidea eta Erriberako Parkea urbanizatzea, eta Abandoibarra, Deustuko Unibertsitatearen parean, ibaiaren beste ertzarekin lotuko duen oinezkoen zaldaina egitea daude. Azken jarduketa horrek Unibertsitateetako Etorbideko espaloia zabaltzera behartuko du.

2002tik 2004ra bitartean luzatuko den bigarren fasean, Doña Kasildaren Parkea zabaltzea, Elkano kalearen amaieran, Arte Ederretako Museoaren aurrez aurre dagoen eta hiriaren



Embarcadero del Parque de Ribera (dibujo de Javier López Chollet)

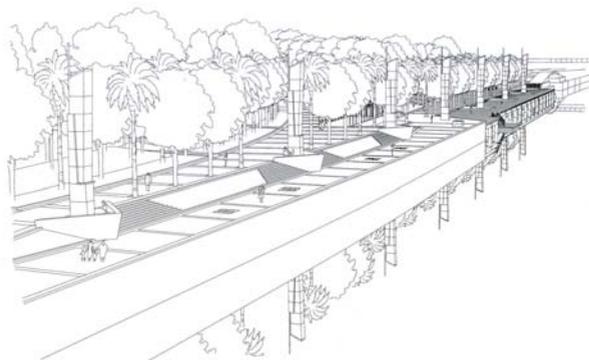
erdigune berri bilakatuko den Euskadiko Plaza urbanizatzea eta Ingelesen Zelaiko Parkea egitea aurreikusten da. Ingelesen Zelaiko Parkearen ondoan eraikiko da aurrerago Foru Aldundia 30 solairuko dorrea, orain sakabanatuta dauden Foru erakundearen sail batzuk eta besteak biltzeko.

Denbora horretan zehar, gainera, Abandoibarra bizia hartzen hasiko da pixkanaka, ekipamenduak eraikitzen hasiko baitira: batetik, bulegotarako bi eraikin (bederatzi oim eta 20.000 metro karratuko azalera izango dituzte guztira), eta 800 etxebizitza izango dituzten bost eraikin. Baina bestetik, Abandoibarraren planeamenduaren ardatzetako bat egun osoan zehar bizia izango duela ziurtatzea izan da, eta hortaz, bizitasun hori sortzen lagunduko dute Robert Stern arkitekto

- 7 Parque de Ribera
- 8 Edificios de viviendas
- 9 Centro Ría 21

- 10 Hotel Sheraton
- 11 Ampliación del Parque Doña Casilda





Perspectiva del Parque de Ribera (dibujo de Javier López Chollet)

iparramerikarrak diseinatutako Ria 21 salerosketa eta aisialdi zentruak, Ricardo Legorreta mexikarrak diseinatu duen eta Euskalduna Jauregiaren ondoan egongo den bost izarreko Sheraton kateko hotelak, Deustuko Unibertsitateko Liburutegiak eta Euskal Herriko Unibertsitateko Errektoregoak.

Orain arte esandako guztiak aditzera ematen duenez, oso proposamen anbiziotsua da, eta nabarmentzekoa da gune berdeek bertan izango duten garrantzi berezia. Izan ere Cesar Pelli bizitzeko egokia eta atsegina izango den birika berde bihurtu du inguru hori. Guztira, Abandoibarraren bi heren, hau da, 200.000 metro karratu inguru, izango dira gune berde eta irekiak. Horrela osatuko da kilometro luzez ibaiaren ertzetik doala Guggenheim Museoa eta Euskalduna Jauregia lotuko dituen Erriberako Parkea.

Doña Kasildaren Parkeak, zabaltzen denean, izango

duen tamainaren antzekoa izango du parke horrek, hots, 93.000 metro karratu inguru, eta oinarritzko funtzioa izango du Abandoibarra antolatzerakoan. Alde batetik, Zabalgunearren eta ibaiaren arteko lotura taxutuko duelako, eta bestetik, aisialdiarekin zerikusia duten era guztietako jarduerak bilduko dituelako. Areatzako Zubitik Olabeagaraino joango den hiru kilometro luzeko pasealekuarekin lotuko diren oinezkoen bideak, zuhaitziak, txirringularientzat 1.250 metroko bidegorria, anfiteatro irekia, terrazak, Chillida, Lüppertz, Garraza nahiz Zugastiren mailako artisten eskulturek apaindutako pasealekuak eta baita Atxuri eta Basurto lotuko dituen tranbia ekologikoaren bi geltoki ere.

Bilbao berria birrantolatzeko egiten ari diren gainerako ekimen gehienetan bezala, Abandoibarrak hiriaren beste zona batzuetarako zubiak luzatzen ditu. Oraingoan, gainera, bere hitzez hitzeko esanahian. Izan ere duela gutxi zendu zen Jose Antonio Fernandez Ordoñezek diseinatutako oinezkoen zaldainak – bere seme Lorenzok hartuko du bere gain proiektuaren ardura – Deustuko Unibertsitatearekin lotuko du Abandoibarra, hots, ibaiaren beste aldearekin. Baina, abangoardia elementu eratsua ekarriko dio zonaren eiteari.

Zaldainak sorgin-erratz erraldoi baten itxura izango du, 1.500 metro karratuko azalera, 140 metroko luzera eta zazpi metroko zabalera. Duplex motako altzairu herdoilgaitza erabiliko da zaldaina eraikitzeo, oso material gogorra eta iraunkorra, eta hau izango da munduan zubi baten egitura osatzeko erabiliko den lehendabiziko aldia. Horrela, metalezko egitura estilizatu eta moderno hori, hirugarren milurtekoaren erronkei aurre egiteko itxuraldatzen ari den hiri baten birsortzearen metafora bailitzan altxatuko da ibaiaren gainetik.

## Comienzan las obras del Hotel Sheraton

### Hasi dira Sheraton eraikitzeo lanak

Uno de los pilares del proyecto de regeneración de Abandoibarra diseñado por César Pelli lo constituye la construcción de un hotel de lujo en la zona. En este sentido, el importante trabajo público-privado desarrollado hasta la fecha permite estar en condiciones de iniciar la construcción del mismo a lo largo del mes de junio de este año.

El hotel, promovido por las sociedades privadas Demir, S.A. e Ybarra y Cia, S.A., y diseñado por el prestigioso arquitecto Ricardo Legorreta, contará con 215 habitaciones, todas ellas de primera categoría, y será gestionado por el grupo norteamericano Starwood Hotel & Resorts, bajo la marca Sheraton.

Este edificio dispondrá de todas las facilidades y servicios de un hotel de primera categoría (amplios salones, restaurante, piscina climatizada, gimnasio...), en un marco espectacular que permitirá, sin duda, que Bilbao siga consolidándose como ciudad arquitectónica de referencia.

La construcción del Sheraton finalizará a lo largo del primer trimestre del año 2002. En esa fecha, por tanto, Bilbao no sólo contará con un establecimiento que cumplimente la oferta hotelera existente, ocupando un segmento no cubierto hasta ahora, sino también con un nuevo edificio singular que potencie el atractivo turístico de la Villa.



Abandoibarra berpizteko asmoz Cesar Pelli diseinatutako proiektuaren ardatzetako bat zona horretan luxuzko hotela eraikitzea da. Ildo horretatik, orain arte egin den lan publiko-privatu garrantzitsuari esker, aurtengo ekainean zehar hasi ahal izango gara hotel hori altxatzen.

Demir, S.A. eta Ybarra y Cia, S.A., elkarte pribatuek bultzatuta eta Ricardo Legorreta arkitekto entzutetsuak diseinatuta, 215 logela izango ditu, guztiak lehen mailakoak, eta Starwood Hotel & Resorts talde iparramerikarrak kudeatuko du, Sheraton markaren pean.

Eraikin horrek lehen mailako hotel baten bitarteko eta zerbitzu guztiak eskainiko ditu (saloi handiak, jatetxea, igerileku klimatizatu, gimnasio...), eta altxatuko den ingurune ikusgarrian egonik, dudarik gabe, Bilbaoko hiria arkitekturaren erreferentzia puntu gisa finkatzen lagunduko du.

2002. urteko lehen hiruhilekoan zehar amaituko da Sheraton hotelaren eraikuntza. Ordutik aurrera, beraz, orain arte betetzen ez zen segmentu bati erantzunez hiriak gaur egun duen hotelen eskaintza birbiltzeaz gain, bere erakargaritasun turistikoarekin areagotuko duen eraikin paregabea izango du Bilbaok.

# César Pelli:

“La ría puede ser uno de los lugares más hermosos del mundo”

**El argentino César Pelli es el autor del Master Plan para Abandoibarra. Considerado uno de los mejores arquitectos a nivel internacional, con obras como el World Financial Center de Nueva York, la Canary Wharf Tower de Londres o las Torres Petronas, defiende, ante todo, el concepto de ciudad vivible.**

– Mucho ha llovido desde 1993, año en que se abrió la consulta internacional para elegir al arquitecto que diseñara Abandoibarra. ¿Con qué ojos mira ahora su proyecto?

Estoy encantado de cómo se está desarrollando. Los planos se han ido ajustando, haciéndose más reales y resolviéndose mejor. Al mismo tiempo, los primeros arquitectos han sido elegidos y están ya trabajando con muy buenos resultados. Así que no sólo siento Abandoibarra como algo muy real sino que incluso me parece una realidad con un potencial mayor del que yo me imaginaba.

– Cuando planeó Abandoibarra, ¿en qué ciudad o referente urbanístico se inspiró?

No, no me inspire en nada. En este caso mi interés y el de mis socios fue entender Bilbao y su naturaleza. Desde el primer momento, me encantó, me pareció una ciudad hermosa y de las más vivibles que conozco, aspecto este último importantísimo. Hay ciudades bellas, como Venecia, pero son un museo. No tienen vida. Son ciudades cuya vitalidad ha desaparecido y quedan simplemente como grandes ejemplos del urbanismo de otra época. Bilbao parece una ciudad muy de hoy, que se ha ido adaptando a su tiempo, y con los cambios que se han acometido y se van a acometer, se va a adaptar aún más. Pero lo que sin lugar a dudas representa ese intento de adecuación es El Ensanche. No obstante, creo que a Bilbao le está haciendo falta en este momento subirse a una nueva ola. Me refiero al



hecho de retomar la ría. Porque retomar la ría significa más que lo que estamos haciendo nosotros en Abandoibarra. El reto no es lograr que El Ensanche llegue hasta la ría. El reto, difícil, sin duda, porque son muchos municipios, es ganar la ría hasta El Abra. Y es que toda esa ría, de punta a punta, tiene un potencial extraordinario. Puede ser muy urbana, pero también uno de los lugares más hermosos del mundo.

**“Estoy seguro de que cuando se acaben las obras lo que allí se vea será para la mayoría de los bilbaínos una extraordinaria y agradabilísima sorpresa.”**

– Los arquitectos se han convertido hoy en día en una especie de nuevos filósofos, encargados de simplificar la vida de los ciudadanos y dar respuesta a sus necesidades. En el caso concreto de Abandoibarra, ¿qué es lo que pretendió usted?

Yo siento que la arquitectura y más aún el urbanismo existen para servir a la gente, para hacer que las ciudades sean más agradables y más vivibles. Someterse a los postulados teóricos sólo tiene sentido si con ello la arquitectura ayuda a lograr una vida mejor. Así que a mí lo que me interesa de la realidad de la gente en cada lugar es cómo

son ellos. Me gusta ver cuáles son los lugares más intensamente usados, observar cómo los utiliza la gente y tratar de responder a eso, de corregir las cosas que uno siente que no están bien y aumentar o reforzar lo que es bueno. En este sentido, Abandoibarra ha sido una oportunidad única. Fue difícil al principio, por los nueve metros de desnivel que existen entre El Ensanche y la ría, lo que crea una barrera muy complicada de atravesar, transformada hoy en día en un gran playa para el estacionamiento, un uso terrible para un lugar tan céntrico. Pero con las nuevas cotas de nivel que estamos creando, con las nuevas calles, con las zonas verdes, con las pendientes suaves, muy agradables para los peatones, uno va a llegar a la ría sin darse cuenta de que está bajando o subiendo.

– ¿Los espacios verdes están llamados en el siglo XXI a humanizar las ciudades del XX? Muchas de las ciudades del siglo XX que se construyeron

demasiado rápido, con poca atención a los espacios verdes, van a tener que hacer esfuerzos colosales para volver a poner estos espacios dentro de sus ciudades. Si no, no son vivibles. El espacio verde en la ciudad es esencial. Son nuestros pulmones.

– Su diseño para Abandoibarra une sin interrupciones El Ensanche con la nueva área. ¿Se planteó en algún momento la ruptura?

La ruptura es muy fácil, porque si yo decido romper puedo hacer cualquier cosa. En cambio, para extender o ampliar de una forma inteligente y armoniosa, hace falta comprender bien lo que

había allí antes. Y eso crea muchísimos límites entre lo que es posible y deseable.

– ¿Y un Museo Guggenheim, tan claramente rupturista, le ha facilitado las cosas o se las ha complicado?

La ruptura se puede hacer en un edificio excepcional como el Guggenheim, sobre todo si se hace muy bien y es una cosa que en su diferencia hace resaltar los rasgos buenos de lo nuevo y de lo viejo. Pero imagínese si al lado del Guggenheim se le encargara a otro arquitecto un proyecto del mismo tamaño que el edificio de Gehry, igual de libre en su diseño, no hecho en titanio sino a lo mejor en acero negro o en piedra, y que fuera una cosa tan emblemática como el Museo. Con ello sólo conseguiríamos que perdieran los dos carácter. Así que las excepciones sólo funcionan cuando son realmente excepcionales, cuando son únicas, cuando hay muy poco de eso. Sólo entonces sirven para resaltar la belleza de la trama normal. En Abandoibarra, por tanto, estamos haciendo edificios bastante más normales, que no debieran competir en ningún caso con el Guggenheim o el Palacio de Congresos.

– ¿Un sitio para vivir en Bilbao? Yo me iría a vivir a Abandoibarra, sin duda.

– ¿Pero mirando hacia dónde: Palacio Euskalduna, Museo Guggenheim, Parque de Doña Casilda, la ría...?

Tendría que pensarlo con mucho cuidado. Pero creo que preferiría mirar hacia el Parque de Doña Casilda, porque de esa manera no sólo veo el parque sino el resto de la ciudad. Y además eso significa que mis ventanas dan al sur. Creo que la vista hacia el Parque de Doña Casilda va a ser excepcionalmente hermosa. Es menos obvia que las otras pero finalmente más bella.

– ¿Cree que los bilbaínos han entendido su proyecto para Abandoibarra?

Lo entienden cada vez más, pero solamente cuando esté el trabajo terminado lo van a entender de verdad. Le aseguro que cuando se acaben las obras lo que allí se vea será para la mayoría de los bilbaínos una extraordinaria y agradabilísima sorpresa. Y yo sólo quiero que digan: esto es hermoso, esto es Bilbao y me encanta ser bilbaíno y miembro de esta gran ciudad.

Ametzola: proiektu integratzailea

# Ametzola: un proyecto integrador

Ametzola es una iniciativa de regeneración urbanística que recupera una zona de 110.000 metros cuadrados, ocupada antaño por tres estaciones ferroviarias de mercancías, para un uso fundamentalmente residencial.

Esa sería, *grosso modo*, la somera descripción de la propuesta acometida por BILBAO RÍA 2000 en el área sur de la ciudad. Sin embargo, y ya en un nivel más preciso, de Ametzola habría que decir que encierra una transformación urbana completa que busca mejorar la calidad de vida en un sentido pleno. Y es que este proyecto, cuyo desarrollo concluirá en el año 2003, se sustenta en un principio: la integración de actuaciones arquitectónicas, medioambientales y urbanísticas con el objetivo común de ganar para el ciudadano un nuevo espacio habitable.

Con una inversión total de 5.000 millones, el proyecto de Ametzola ha conseguido, de entrada, que la zona sur de la ciudad sobre la que se ha actuado pueda comunicarse de forma natural y continua con el centro de la Villa, de la que le separaba una barrera física de vías férreas. Ahora hablamos de barrios conectados, de un Ensanche que se prolonga hacia Irala, Basurto y Rekalde gracias a la eliminación y cubrimiento de los railes. Esta conexión se refuerza con la construcción de una nueva estación de ferrocarril que da servicio tanto a Renfe como a FEVE y que permite el enlace con el metro.

Pero Ametzola es, ante todo, un lugar para vivir. Esa ha sido la orientación principal de BILBAO RÍA 2000 a la hora de impulsar el proyecto. Así, una vez integrado plenamente en la ciudad, el barrio consolida su carácter residencial con la construcción de 900 viviendas, 150 de las cuales serán de protección oficial. Se trata de bloques organizados de forma paralela a la calle General Salazar, concebidos por un



Estación de Ametzola

equipo de jóvenes arquitectos dirigidos por el bilbaíno Juan Carlos Cardenal.

El moderno diseño de las viviendas, promovidas en distintas fases por Vallehermoso, Vizcaína de Edificaciones y Promotora Vizcaína, dota a la zona de importantes mejoras en cuanto a equipamiento pero no le hace perder en ningún momento su tradicional personalidad. Hay que tener en cuenta que hasta que se comenzó la primera promoción de 53 viviendas llevada a cabo por Vallehermoso, en 1997, las edificaciones más recientes del entorno de

**El proyecto ha conseguido que la zona sur de la ciudad se comunique de forma continua con el centro.**

Ametzola databan de 15 años antes. Además, con estas torres residenciales se cubre en parte la carencia de vivienda nueva existente en Bilbao desde hace décadas. Ametzola, por tanto, se perfila como un

barrio renovado de enorme atractivo.

**Pulmón verde**

Un barrio, además, donde la calidad de vida se impone por encima de otras consideraciones. Entre otras razones, porque el quehacer diario de los que habitan la zona gira entorno al Parque de Ametzola, un verdadero pulmón verde de 36.000 metros cuadrados, de los que sólo quedan 6.000 por desarrollar, y que se caracteriza por contar con más de 400 árboles de distintas especies.

Inaugurado el 25 de septiembre de 1998, este parque es obra del arquitecto Javier López Chollet, ganador del concurso nacional que se convocó para diseñar la obra. La propuesta de Chollet tiene la virtud de estructurar el espacio mediante dos grandes paseos que ordenan las diferentes zonas que se generan a un lado y a otro de



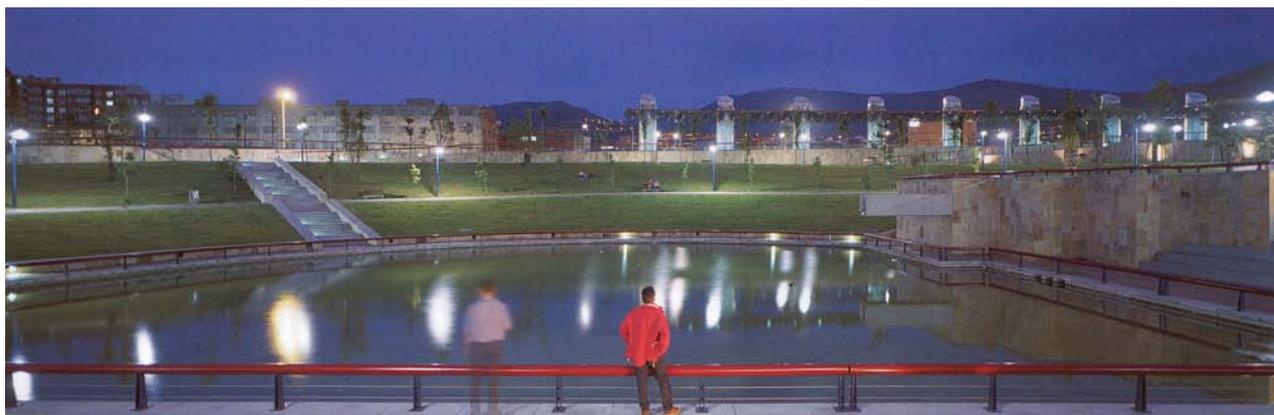
Area residencial de Ametzola

su recorrido. Son, por tanto, los dos ejes a través de los cuales se articula el Parque de Ametzola, del que destaca el hecho de que esté concebido sin cerramientos. Y es que gracias a la ayuda de elementos como las plazas, que sirven a su vez de puntos de reunión o de paso, se consigue la transición natural del parque a la trama urbana propiamente dicha.

Además, el Parque de Ametzola cuenta con elementos singulares, propios, que lo dotan de personalidad. Destaca el estanque, una lámina de agua de 989 m<sup>2</sup>,

que fluye constantemente gracias a un sistema de circulación continua. Este estanque, concebido con bordes irregulares (en una zona es recto; en otra, se redondea; más allá, se vuelve quebrado) está rodeado de gradas, escaleras, muros y un canal, todo ello dispuesto para reforzar la contemplación a la que invita la presencia del agua en medio de la ciudad.

El conjunto se completa con una pérgola sobre la galería de la estación de FEVE. Los grandes cilindros que la sustentan, planteados como linternas, tienen una



Estanque del Parque de Ametzola

doble misión: por un lado, iluminar y colaborar con la ventilación de la estación; por otro, establecer el límite visual del parque en su zona sur. De esta forma, se convierten en telón de fondo de la perspectiva de la ladera arbolada.

### Recogida Neumática de Basuras

Ametzola, queda claro, es un proyecto global e integrador que no descuida ningún detalle, especialmente si con ello se ayuda a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En este sentido, BILBAO Ría 2000 ha previsto en la zona un sistema de recogida neumática de basuras, que tiene como objetivo conducir los residuos a través de una red de tuberías totalmente hermética, lo que elimina los olores en la calle y los molestos ruidos de los camiones que recogen las basuras. Es una iniciativa pionera en el País Vasco, aunque el sistema se lleva implantando desde hace años en países del norte de Europa.

La Central de Recogida Selectiva de Residuos Sólidos Urbanos de Ametzola, inaugurada en 1999, ocupa un espacio de 900 m<sup>2</sup> que se encuentra soterrado, de forma que su superficie podrá ser utilizada para la construcción de una plaza, continuación de la desarrollada para la

El sistema de recogida neumática de basuras es una iniciativa pionera en el País Vasco.

estación de FEVE. Con capacidad para atender desde 200 hasta 10.000 viviendas, el sistema funciona con aire y es absolutamente fiable, ecológico y limpio.

Su mecánica es sencilla. De entrada, los edificios cuentan en sus bajantes con dos compuertas donde depositar las basuras. La primera de ellas, para desechos orgánicos y otros residuos; y la segunda, para envases de plásticos, metal y brik. A su vez, un ordenador, situado en la Central de Recogida, controla la red de tuberías donde se depositan las basuras y las recoge varias veces al día con un mecanismo que consiste en absorber la basura hacia un gran contenedor que se encuentra en la propia Central. Cuando se llena el contenedor, un camión se lleva su contenido para su posterior reciclaje. En el caso de los plásticos (inorgánicos) se vuelven a utilizar para hacer más plástico; en el caso de la basura orgánica (restos de comida) ésta sirve, entre otras cosas, como abono para las plantas. El proceso se completa con unos filtros que eliminan olores y limpian el aire, de forma que éste pueda volver a la atmósfera totalmente depurado.



Vista de los edificios de viviendas

**A**metzolakoa proiektuaren helburua biria birsortzea da, garai batean biru merkantzi trenen geltokiak zeuden 110.000 m<sup>2</sup> eremua berreskuratuz, bertan etxebizitzak egiteko, batik bat. Hori litzateke, gaingiroki, BILBAO Ría 2000ak hiriaren hegoaldean abiarazi duen proposamenaren deskribapena. Hala ere, eta zehatzago hitz eginez, esan beharke litzateke Ametzolako proiektuaren asmoa, bizikaltatea bere osotasunean hobetzeko helburuz erabateko eraldaketa urbanistikoa egitea dela. Izan ere, 2003. urtean burutuko den proiektu hau, honako printzipio honetan oinarritzen da: arkitekturari, ingurugiroari eta hirigintzari dagozkion jarduketak bateratzea herritarrek bitzitzeko ego-kia den espazio berri bat inabazteko.

Guztira 5.000 milioikoa izango den inbertsioarekin, Ametzolako proiektuak, hasteko, jarduketa burutu den hiriaren hegoaldeko zona modu guztiz natural eta jarraian hiriaren erdigunearekin lotzea lortu du, lehenago trenbideak hesi fisiko gaindiezina osatzen baitzuen. Orain, errailak kendu eta estali izanari esker, elkarrekin loturik dauden auzoez hitz egin deza-

kegu, Iralarantz, Basurtorantz eta Errekalderantz hedatzen den Zabalguneaz. Bai Renferi eta bai FEVEri zerbitzu ematen dien eta metroarekiko lotura egiten duen tren geltoki berri bat eraikitzeak indartu egin du lotura hori.

Baina Ametzola, beste ezer baino lehen, bizitzeko tokia da. Hori izan da BILBAO Ría 2000oren orientabide nagusia proiektua bultzatzerakoan. Hala, hirian erabat integratu ondoren, auzoak bere bizitoki izaera finkotu du 900 etxebizitza eraikitzearekin, zeinetatik 150 babes ofizialekoak baitira. Salazar Generalaren kalearekin paraleloan kokatutako blokeak dira eta Juan Carlos Cardenal, bilbotar arkitekto gazteak zuzendutako lantalde batek burutu ditu.

Promotore batzuek eta besteek, Vallehermosok, Vizcaína de Edificaciones-ek eta Promotora Vizcaínak egindako etxebizitzaren diseinu modernoak, hobekuntza handiak eragin ditu zona horretan ekipamenduari dagokionez, bere izaera traizionala inola ere galduarazi gabe. Kontuan izan behar da Vallehermosok 1997. urtean abiarazi zuen 53 etxebizitzatako promozioa



Interior de la estación de Ametzola

hasi arte, Ametzola inguruko eraikuntza berrienak 15 urte baino gehiago zituztela. Gainera, dorre horiek azken hamarkadetan Bilbok duen etxe-gabezia asetzen lagundu du, neurri batean behintzat. Txit erakargarria gertatzen den auzo eraberritua dugu, beraz, Ametzola.

**Birika berdea**

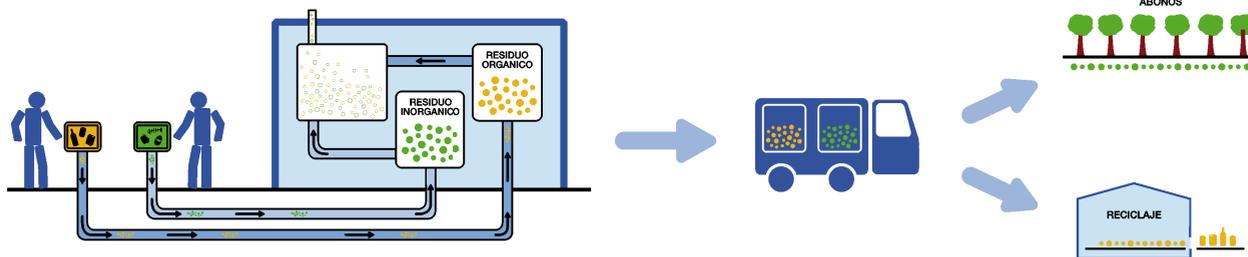
Bizi-kalitatea beste gauza guztien gaineretik dago, gainera, auzo horretan. Besteak beste, zona horretan bizi direnek beren eguneroko eginkizunak Ametzolako Parkearen inguruan burutzen dituztelako. 36.000 me-

tro karratuko birika berdea da parke hori, espezie batzuetako eta besteetako 400 zuhaitz baino gehiago ditu eta 6.000 metro karratu apaintzea besterik ez da falta erabat bukatzeko.

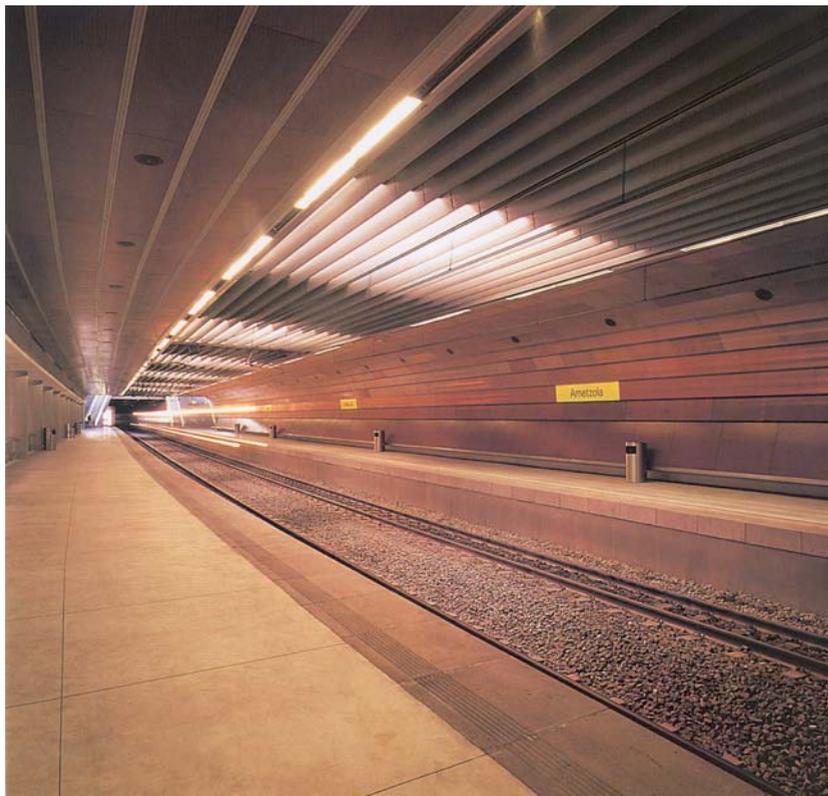
1998ko irailaren 25ean inauguratu zen parkea eta Javier Lopez Chollet arkitektoaren lana da. Bera izan baitzen nazio mailan egin zen lehiaketaren irabazlea. Cholleten proposamenari esker, parkeko ibilbidearen alde batera eta bestera sortutako era bateko eta besteko espazioak bi pasealeku ederren bidez egituratzen dira. Bi ardatzek egituratzen dute, beraz, Ametzola-

ko parkea, eta bere ezaugarriak nabarmenena inongo itxiturarik ez izatea da. Izan ere, aldi berean bilera-toki eta pasagune diren plazei esker, esate baterako, modu naturalean egiten da parketik hirirako iragaitea.

Gainera, Ametzolako parkeak nortasuna ematen dioten elementu berezi eta berezkoak ditu. Nabarmentzekoa da urmaela, zirkulazio-sistema iraunkor bati esker etengabeko mugimendua duen 989 metro karratuko ur-azala. Ertz irregularrak dituen (alde batean zuzena da; beste batean okerra; haraxeago hautsi egiten da lerroa)



Esquema del funcionamiento del nuevo sistema de recogida de basuras



Andenes de la estación de FEVE en Ametzola

urmael horrek inguruan harmailak, eskailerak, hormak eta ubidea ditu, guztia ere, hiriaren erdian uraren presentziak eragiten duen kontenplaziorako joera indartzeko antolatua.

FEVEko geltokiaren galeriaren gainean kokatutako Pergola batek osatzen du multzoa. Eusten dioten zilindro erraldoiek, linterna gisa funtzionatzeaz gain, eginkizun bikoitza dute: batetik, geltokia argitzen eta egurasten laguntzen dute; bestetik, parkearen hegoaldean muga bat ezartzen diote ikusmenari. Horrela, aldapa zuhaitsuaren atze-oihala osatzen dute.

### Zaborrak Biltzeko Sistema Pneumatikoa

Garbi dago xehetasun guztiak kontuan dituen proiektu orokorra eta integratzailea dela Ametzola, horrekin bertan bizi diren herritarren bizi-kalitatea hobetzen laguntzen baita, bereziki. Ildo horretatik, BILBAO Ría 2000ak zaborrak biltzeko sistema pneumatikoa aurreikusi du esparru horretan, zeinaren helburua, guztiz hermetikoa den hodi-sare baten bidez hondakinak desagertaraztea baita. Horrela, kalean ez da usain txarririk egongo eta ezta zaborrak biltzen dituzten kamioien zarata gogaikaririk ere. Aspalditik ari dira Europako iparreko herrietan sistema hori erabiltzen, baina hau da Euskadin egiten den lehenbiziko aldia.

Ametzolako Hiri Hondakin Solidoak Gaika Biltzeko Zentrala 1999ko abenduaren 17an inauguratu zen, 900 metro karrutuko handiera du lur azpian, eta horrek gainean plaza bat egiteko aukera ematen du, FEVEko geltokiaren aurrean egindakoaren luzapena izango dena. 200dik 10.000 etxebizitza bitarteraino zerbitzu emateko gaitasuna du sistema horrek, airez funtzionatzen du eta erabat fidagarria, ekologikoa eta garbia da.

Oso mekanika sinplea du. Hasteko, eraikin bakoitzak bi atakadun zorrotan ditu zaborrak botatzeko. Lehenbizikoa hondakin organikoak eta bestelakoak botatzeko da; eta bigarrena, plastikozko eta metalezko ontziak eta tetrabrikak botatzeko. Bilketa Zentralean dagoen ordenagailu batek kontrolatzen du zaborrak botatzen diren hodi-sarea, eta egunean bizpahiru aldiz biltzen ditu Zentralean bertan aurkitzen den edukiontzi handi baterantz zurgatuz. Edukiontzia betetzen denean, kamioi batek zaborrak jaso eta birtziklatuko diren tokira eramaten ditu. Plastikoa (ez organikoak) berriro ere plastikoa egiteko erabiltzen dira; hondakin organikoak (janari hondakinak) landareentzako ongarria egiteko erabiltzen dira, besteak beste. Usain txarra ezabatu eta airea garbitzen duten iragazki batzuek osatzen dute prozesua, hala airea garbi-garbi eginda itzultzen da eguratsera.



Vista parcial de los andenes de Renfe en Ametzola

## Variante Sur, neurriko trazadura

# Un trazado a la medida

Variante Sur es el nombre de un ambicioso proyecto acometido por Bilbao Ría 2000 para reordenar el complejo sistema ferroviario que transcurría por el centro de la capital vizcaína.

**A** sí pues, se trataba de liberar de vías férreas los muelles de Uribitarte y Ripa, en el borde de la ría, y los barrios de Basurto, Irala y Rekalde, donde los raíles ejercían de barrera entre zonas. El objetivo ahora es aprovechar esos antiguos trazados para la creación de paseos y zonas verdes,

además de para el nuevo tranvía que recorrerá la ciudad. Dotado con 12.000 millones de presupuesto, el planteamiento general de Variante Sur viene a proponer la integración natural del transporte ferroviario en el área urbana y la conexión de los distintos servicios de Renfe, FEVE y Metro.



Nueva Línea Sur de Cercanías a su paso por Ametzola

El desarrollo de este proyecto se ha planteado en cuatro fases. La primera de ellas, ya ejecutada, requirió una inversión de 2.000 millones para la modificación del trayecto de FEVE Bilbao-Balmaseda a su paso por Ametzola. Por su parte, la segunda fase, presupuestada en 7.000 millones de pesetas, ha supuesto la creación de la Línea Sur de Cercanías de Renfe, que se inauguró en marzo de 1999. Esta línea permite conectar la margen izquierda de la ría con el centro de Bilbao y el Metro. Así se han creado cuatro nuevas estaciones (Zabálburu, Ametzola, Autonomía y San Mamés) y se han remodelado las de Abando y Olabeaga.

En estos momentos, está ejecutándose la tercera fase, que corresponde a la urbanización de la Avenida del Ferrocarril, llamada a ser una de las principales calles de Bilbao, con unas dimensiones superiores a la actual Gran Vía. Esta obra, dotada con 1.500 millones de pesetas, supone el establecimiento de una nueva calle de 880 metros de longitud desde el Puente de Gordoniz hasta el de Luis Briñas, lo que permitirá comunicar los barrios de Basurto y Rekalde con El Ensanche. Será una avenida planteada con amplias zonas verdes y aceras, un bidegorrri y franjas de aparcamiento a ambos lados.

Finalmente, en la cuarta fase se abordará el cubrimiento y urbanización de la estación de San Mamés y una tercera

La Línea Sur de Cercanías de Renfe permite conectar la margen izquierda de la ría con el centro de Bilbao y el Metro.

vía para mercancías, para lo que se destinarán otros 1.500 millones de pesetas. En cualquier caso, la finalización del conjunto de las obras está prevista para 2003.

Variante Sur es, por tanto, una actuación que modifica completa-

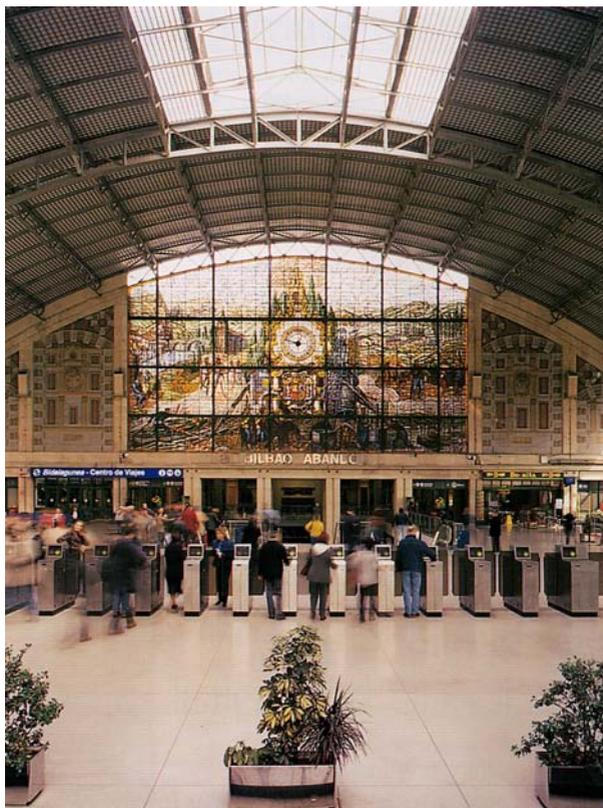
mente la configuración del trazado del transporte ferroviario en la ciudad. No en vano, ha supuesto la creación de 3,2 kilómetros de nuevas líneas, así como el cubrimiento de un total de 2,3 kilómetros de vías. Su objetivo final está vinculado a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, al reducir la distancia entre las estaciones y establecer una mayor frecuencia de los trenes. Todo ello ha redundado en un incremento en torno al 30% del tráfico de viajeros por tren.

#### Nuevas estaciones

Pero el proyecto supone también una interesante intervención arquitectónica. Por ello, se convocó un concurso entre jóvenes arquitectos de Bilbao para la construcción de las estaciones que integran la Línea Sur de Cercanías.

Además, Abando, la gran estación de Renfe en Bilbao, fue objeto de una completa renovación. Así, se han construido dos nuevos andenes y vías, cubiertos por una marquesina que está revestida de madera y separada de la nave por una fachada de cristal; se ha establecido la conexión directa entre el vestíbulo y los andenes con varios tramos de nuevas escaleras mecánicas y se ha renovado la iluminación.

Su diseño ha correspondido al estudio IMB, que integran los arquitectos Gloria Iriarte, Eduardo Múgica y Agustín de la Brena, artífices también de la estación de Ametzola, sin

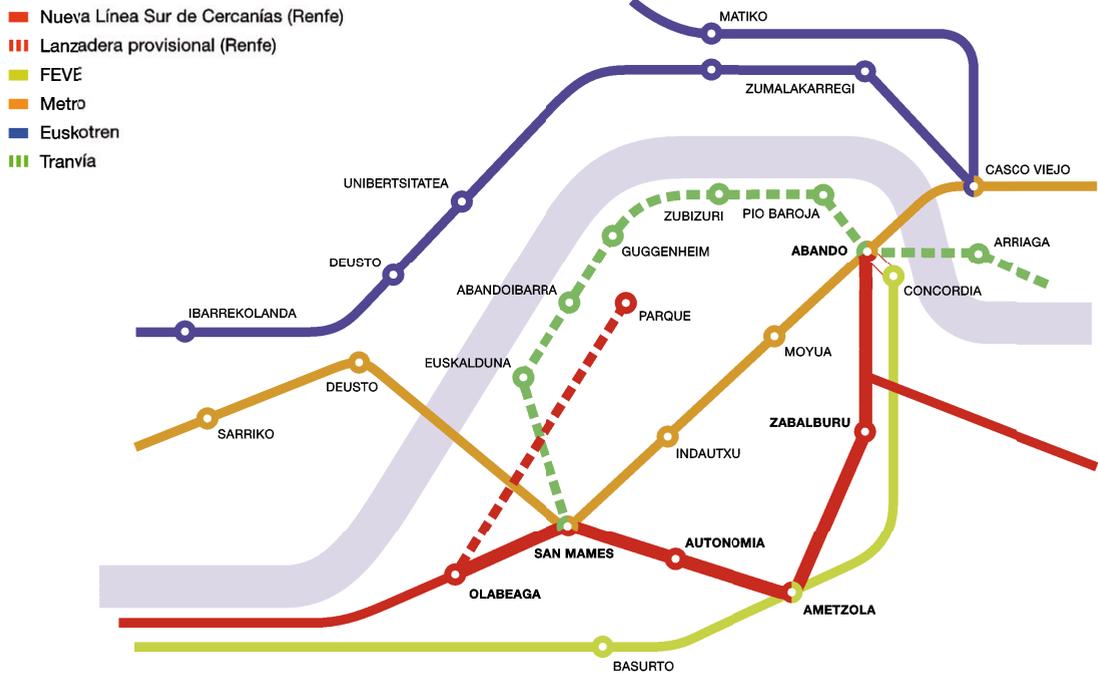


Vestíbulo de la estación de Abando



Andenes de la estación de Abando

# Plan ferroviario de Bilbao



Vista de la nueva marquesina de Abando



Estación de Zabálburu

duda la más emblemática de todas las que componen la nueva red. Inaugurada en mayo de 1998, esta estación, con servicio para Renfe y FEVE, se caracteriza por el singular planteamiento del edificio que la acoge. Parece una continuación del suelo, como si éste se levantara. Destacan igualmente los lucernarios que dejan pasar la luz natural al interior y el novedoso sistema de disminución de ruidos, pionero en España, desarrollado por Labein.

La estación de Zabálburu, por su parte, es un proyecto del arquitecto Eduardo Aurtenechea. En un principio no estaba prevista, pero las demandas de los vecinos de Irala y Zabala, reivindicando la misma, fue tenida en cuenta por BILBAO RÍA 2000, que modificó el proyecto inicial. Así surge esta estación que se encaja, a cielo abierto, en una trinchera profunda. Cuenta con un andén central y escaleras mecánicas cubiertas, además de con un original vestíbulo en forma de cápsula. Pero lo más significativo de esta estación es el volumen de acero inoxidable, soportado sobre una pantalla de hormigón, que acompaña a las escaleras mecánicas y sirve de apoyo a la pasarela.

La estación de Autonomía, que conecta Basurto con las distintas redes de transporte del nuevo Bilbao, obedece también a las demandas de los ciudadanos del barrio. Esta esta-

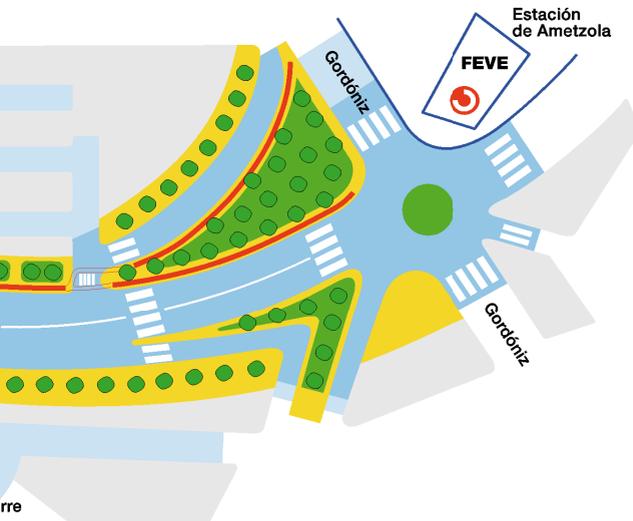
Se convocó un concurso entre jóvenes arquitectos bilbaínos para la construcción de las nuevas estaciones que integran la Línea Sur de Cercanías.





La estación de Zabálburu vista desde el Puente de Cantalojas

## La Avenida del Ferrocarril



ción, situada debajo de la futura Avenida del Ferrocarril y obra de la arquitecta Cristina Pérez Iriondo, incorpora, como la de Ametzola, un novedoso sistema de insonorización y se configura, además, en una galería permanente de exposiciones de fotografía y otras disciplinas artísticas para el disfrute de los 5.000 viajeros que la utilizan cada día.

Finalmente, la estación de San Mamés, diseñada por el arquitecto Pelayo Suárez Smith, ofrece un estado aún provisional, a falta de su nuevo vestíbulo y el recubrimiento total de su estructura, obras que se acometerán entre 2001 y 2002. De todos modos, de San Mamés hay que destacar su concepto: planteada como un intercambiador de transportes, permite la conexión directa, sin salir a la superficie, de los servicios de Renfe y Metro, y el acceso a la terminal de autobuses Termibús. Además, será una de las paradas del futuro tranvía de Bilbao.

Variante Sur ha supuesto la creación de 3,2 kilómetros de nuevas líneas, así como el cubrimiento de un total de 2,3 kilómetros de vías que ejercían de barrera entre zonas.

**B**izkaiko hiriburua erditik ziboan burdinbide sistema nahasia birrantolatzeko BILBAO Ria 2000ak ekin dion proiektu ambizioatsu baten izena da Hegoaldeko Saihesbidea. Proiektu horren asmoa Uribitarte eta Erripako kaientan, ibai ertzean, eta Basurto, Irala eta Errekalde auzoetan zeuden trenbideak kentzea zen. Trazadura zahar horiez baliatuz pasealeku eta gune berdeak, eta hiria zeharkatuko duen tranbia berriaren ibilbidea egitea da orain helburua. 12.000 milioiko aurrekontuarekin, Hegoaldeko Saihesbidearen planteamenduak, burdinbidezko garraioa hirian bortxarik gabe integratzea eta Renferen, Feveren eta Metroaren zerbitzu batzuek eta

Azken batean herritar guztien bizi-kalitatea hobetzea baita xedea, geltokien arteko tartea txikiagotuz eta baita ere trenen maiztasuna handituz.

bestiak lotzea proposatu du, oro har. Proiektu horren bilakaera lau fasetan planteatu da. Lehendabizikoa, Ametzolako zatian FEVEren Bilbao-Balmaseda trenaren ibilbidea aldatzea burutua dago jada, eta 2.000 milioi behar izan dira horretarako. Bigarren fasean, berriz, 7.000 milioi pezetako aurrekontuarekin, 1999ko martxoan inauguratu zen Renferen hurbileko Hegoaldeko Linea egin zen. Linea horri esker Bilbaoko erdigunearekin eta Metroarekin lotzen da ibaiaren ezkerrekoa. Eta hala, lau geltoki berri egin dira (Zabalburu, Ametzola, Autonomia eta San Mames) eta Abandokoa eta Olabeagakoa berritu dira.

Une honetan, hirugarren fasea dago abian, Trenbidearen Etorbidea urbanizatzeari dagokiona; amaitzen denean Bilbaoko

kale nagusietako bat izango da, eta gaur egungo Gran Vía den baino handiagoa izango da. 1.500 milioitako aurrekontuarekin, lan hauei esker 880 metroko kale berria luzatuko da Gordonizeko Zubitik hasi eta Luis Briñaseraino, eta kale horrek Basurto eta Errekalde auzoak Zabalguneararekin lotzea ahalbidetuko du. Etorbide horrek gune berde ugariak eta espaloi zabalak, bidegorri bat eta aparkalekuak izango ditu bi aldeetara.

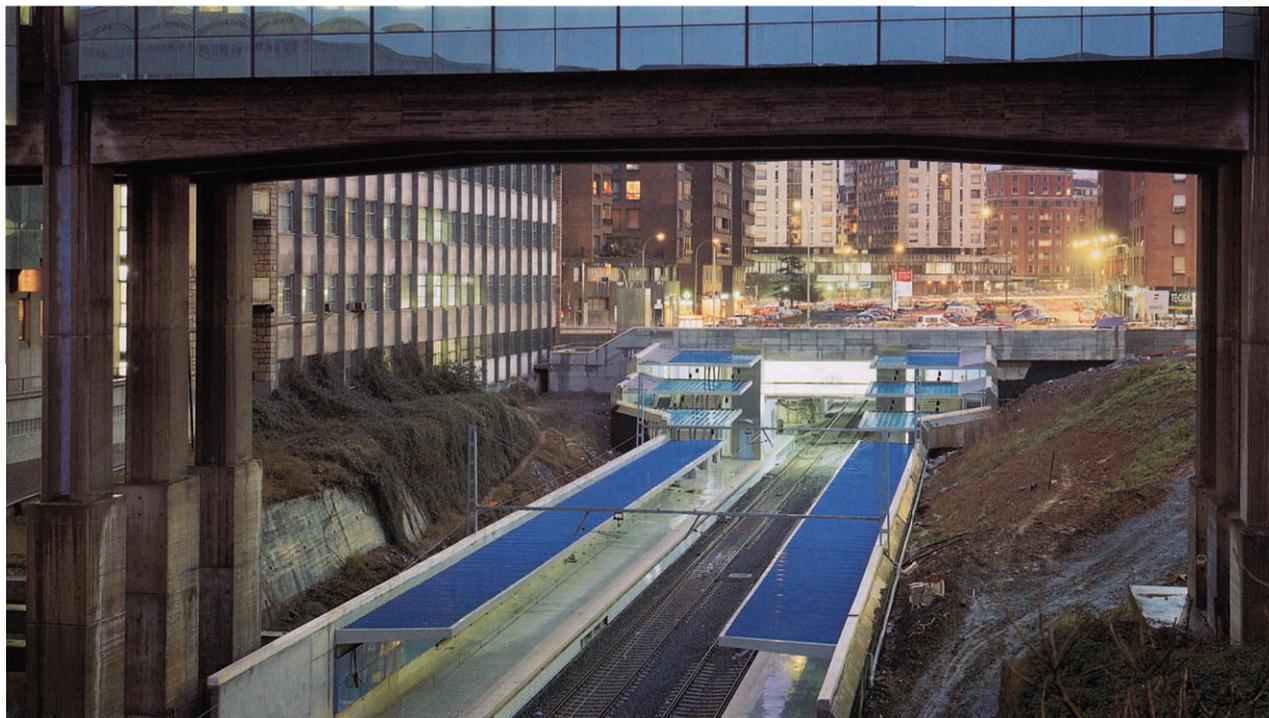
Azkenean, laugarren fasean San Mamesko geltokia estali eta urbanizatuko da eta hirugarren trenbide bat egingo da salerosgaiantzat, eta proiektuak beste 1.500 milioi pezetako dirutza izango du guztira. Nolanahi dela ere, lan guztiak 2003. urterako amaituko direla aurreikusten da.

Hegoaldeko Saihesbidea, beraz, hiriko burdinbidezko garraioaren trazaduraren eitea guztiz aldatuko duen jarduketa da. Izan ere, 3,2 kilometro linea berria sortzeaz gain, 2,3 kilometro burdinbide estali dira guztira. Azken batean herritarren bizi-kalitatea hobetzea baita xedea, geltokien arteko tartea txikiagotuz eta trenen maiztasuna handituz. Horri guztiari esker %30ean igo da trena erabiltzen duten bidaiarien kopurua.

### Geltoki berriak

Baina proiektua oso eskuhartze interesgarria da arkitekturari dagokionez ere. Horretarako, lehiaketa bat egin zen Bilbaoko arkitekto gazteen artean Hurbileko Hegoaldeko Linea osatzen duten geltoki berriak egiteko.

Horretaz gainera, Abando, Renfek Bilbaon duen geltoki nagusia, goitik behera berritu da. Besteak beste, bi nasa berri eta bi trenbide berri erantsi zaizkio egurrez estalitako markesina baten pean eta habearte nagusitik kristal batek bereizita; atariaren eta nasean arteko lotura zuzena taxutu da, eskailera mekaniko berriak ezarriz, eta agiteria berritu da.



Estación de San Mamés



Estación de Autonomía

*Gloria Iriarte, Eduardo Mugica eta Agustin de la Brena arkitektoek osatzen duten IMB lantaldeak diseinatu zuen, eta talde bera izan zen Ametzolako geltokia egin zuena ere, dudarik gabe, sare berria osatzen dutenen artean enblematikoena. Aldi berean Renferi eta FEVERi zerbitzu ematen dien geltoki hori 1998. urtean inauguratu zen, eta babesten duen eraikinarren planteamendu txit berezia da bere ezaugarri nabarmenena. Lurraren jarraipena dirudi, lurra altxatuko bailitza. Nabarmentzekoak dira, era berean, kanpoko argia pasatzen uzten duten sabaileihoak eta Espainian aitzindari den eta Labeinek garatu duen hotsak gutxitzeko sistema berria ere.*

*dion altzairu herdoilgaitzeko bolumena da, dudarik gabe, Zabalburuko geltokiaren elementurik nabarmenena.*

*Basurto Bilbao berriko garraio sare batzuekin eta besteekin lotzen duen Autonomiako geltokia ere auzokoen eskariari erantzunez egin zen. Geltoki hori Trenbidearen Etorbidearen azpian egongo da Etorbide hori burutzen denean. Cristina Pérez Iriando arkitektoaren lana da eta Ametzolakoan bezala hotsak gutxitzeko sistema berria ezarri zaio. Horretaz gainera, egunero erabiltzen duten 5.000 bidaiaren atseginerako, erakusketak galeria iraunkor gisa funtzionatzen du, argazkiak eta bestelako arte-lanak ikusgai dituelarik.*

## Hegoaldeko Sahiesbidearekin erabat aldatuko da hiriaren burdinbidezko garraioaren trazadura.

*Zabalburuko geltokia, berriz, Eduardo Aurtinetxea arkitektoaren proiektua da. Hasieran ez zen geltoki hori egitea aurrekusten, baina Irako eta Zabalako auzokoen eskariari jaramon eginik, BILBAO Ria 2000ak aldatu egin zuen hasierako proiektua. Eta horrela sortu zen lubaki sakon batean, zeru irekiaren pean dagoen geltoki hori. Erdiko nasa bakarra, eskailera mekaniko estaliak, eta kapsula itxurako atari txit originala ditu. Baina eskailera mekanikoen aldamenean dagoen eta konkretzeko pantaila batean bermaturik zaldainari eusten*

*Suarez Smith-ek diseinatutako San Mameseko geltokia, azkenik, amaitu gabe dago oraindik, atari berri bat egitea egitura osoa estaltzea falta zaizkio. 2001 eta 2002 bitartean ekingo zaie lan horiei. Nolanahi dela ere, kontzeptua da, San Mamesi dagokionez, nabarmendu beharrekoa: garraioen arteko trukaleku gisa antolatu zen, eta kanpora atera gabe, Renferren eta Metroaren zerbitzuetara zuzenean jotzea ahalbidetzen du; bertan du, gainera, Termibus. Bestalde, Bilbaok etorkizunean izango duen tranbiaren geltokietako bat izango da.*

## Urban, Barakaldo berria

# Urban, el nuevo Barakaldo

El Programa Urban sitúa su radio de acción en Barakaldo y tiene como objetivo regenerar un barrio en crisis, situado entre el centro del municipio y el área ocupada por las antiguas instalaciones de Altos Hornos de Vizcaya.



Nueva Plaza del Desierto

La Operación Galindo enlaza con lo anterior en el sentido de que recupera 500.000 metros cuadrados de suelo industrial pertenecientes en su día a la empresa siderúrgica antes reseñada y los reconvierte en terrenos con diferentes usos ciudadanos: residenciales, espacios verdes, deporte, ocio y negocio. Visto así, Urban-Galindo es un macro-proyecto que BILBAO RÍA 2000 ha conexionado en torno a un objetivo prioritario: el impulso de nuevas actividades económicas en una zona de Barakaldo que, como otras del Bilbao metropolitano, se extiende hacia la ría.

Siguiendo un orden cronológico, habría que decir que el Programa Urban, dotado con un presupuesto de 3.900 millones de pesetas (1.600 provienen de aportaciones de la Unión Europea) y prácticamente ejecutado, es el motor de arranque de todas las obras previstas en la zona. Su importancia radica en el hecho de que afecta a 15.000 ciudadanos residentes en el casco urbano de Barakaldo, un barrio con altos niveles de desempleo y claros síntomas de degradación urbanística. Se trata, por tanto, de impulsar un desarrollo sostenible, mejorando los servicios de asistencia social y las posibilidades de formación e inserción laboral, creando nuevos equipamientos y favoreciendo un entorno de mayor calidad medioambiental.

Dentro de las actuaciones urbanísticas propiamente dichas, cabe destacar la urbanización de la Herriko Plaza, que se ha convertido en un espacio peatonal, además de recuperar su



Locales municipales rehabilitados para uso social

carácter de centro neurálgico de la ciudad, y la reurbanización del Paseo de los Fueros, cuyo único carril se ha reservado para el tráfico de autobuses de transporte público. Proyectadas por el arquitecto Joaquín Montero, las obras realizadas en estas dos intervenciones se han aprovechado para instalar el novedoso sistema de recogida de basuras a través de conducciones neumáticas subterráneas. Asimismo, se han remodelado las calles Portu y Pormetxeta para convertirlas en canales de comunicación de Barakaldo con la ría, reforzando su carácter comercial.

En un contexto de mayor incidencia económica y social, hay que reseñar la creación del Centro de Desarrollo Empresarial de la Margen Izquierda (CEDEMI), que estará ubicado

en el antiguo edificio de la central eléctrica de AHV, conocido como el Pabellón Ilgner. Este nuevo centro, cuyas obras de rehabilitación están resultando modélicas por su capacidad de preservar los elementos del pasado y conjugarlos a su vez con lo nuevo, cumplirá la función de impulsar y concentrar en un mismo espacio la creación de nuevas empresas.

En línea con lo anterior, se sitúa el Centro de Formación, ubicado en la antigua sede de los juzgados de Barakaldo tras la rehabilitación proyectada por el arquitecto municipal Ramón Mardones. Inaugurado en octubre de 1997, desde allí se imparten programas de formación y fomento del auto-empleo. Y de igual importancia es el Centro de Servicios Sociales, obra diseñada por los arquitectos Eduardo Escauriaza y Rafael Olabarri en la Plaza de los Hermanos y que fue inaugurada en mayo de 1999.

**El Programa Urban impulsa un desarrollo sostenible, mejorando los servicios de asistencia social y las posibilidades de formación e inserción laboral.**

Este edificio está concebido fundamentalmente para prestar asistencia a la Tercera Edad y otros usos vinculados con el ocio y la cultura.

El Programa Urban da paso, como ya se ha dicho, a la Operación Galindo, y lo hace a través de un punto de conexión que sirve para acercar de forma natural el casco urbano de Barakaldo a la ría. Ese papel lo ejerce la Plaza del Desierto, obra del arquitecto bilbaíno Eduardo Arroyo, llamada a ser el elemento vertebrador del nuevo Barakaldo que se crea en Galindo.



Herriko Plaza de Barakaldo



Nuevo Centro de Servicios Sociales

**U**rban eta Galindo beren jarduera-ardatza Barakaldon kokatzen duten ekimenak dira. Urban Programaren helburua, hiriaren erdigunearen eta garai bateko Bizkaiko Labe Garaien (BLG) instalakuntzak zeuden eremuaren mugan dagoen auzoa bizi duen krisialditik ateratzea da. Bigarrena, Galindo Operazioa, aurrekoarekin lotzen da, izan ere garai batean lehen aipatu siderurgia-entresarenak izandako 500.000 metro karratu industria lur berreskuratuz eta herritarrek erabiltzeko egokitu dira: etxebizitzak eta gune berdeak egiteko, eta kirol, aisialdi eta negozioarako. Hortaz, BILBAO Ria 2000ak helburu nagusi baten inguruan lotu duen makro-proiektua da Urban-Galindo: Bilbao metropolitarrako beste zenbait zona bezala, ibairantz hedatzen den Barakaldoko zona batean jarduera ekonomiko berriak bultzatzea.

Kronologiari jarraituz, esan beharko litzateke burutzear dagoen Urban programa izan dela, 3.900 milioi pezetako aurrekontuarekin (1.600 Europako Batasunetik etorri dira), zona horretan aurrekusten diren lan guztien eragilea. Barakaldoko hirigunean bizi diren 15.000 biztanlerengan eragina duelako du halako garrantzia, langabetu asko eta degradazio sintoma garbiak dituen auzo batean. Garapen jarraigarria bultzatzea da, beraz, helburua, gizarte-asistentzia zerbitzuak eta bezitzeko eta lan mundura itzultzeko ahalbideak hobetuz, ekipamendu berriak sortuz eta ingurugiroaren kalitatea hobetuz.

Berez, jarduketa urbanistikoei dagokienez, Herriko Plazaren urbanizatzea eta Foruen Pasealekuaren birurbanizatzea nabarmen daitezke. Lehendabizikoa oinezkoen espazio bihurtu da, hiriaren erdigune izaera berreskuratuz. Bigarrenean, berriz, mantendu den ildo bakarra garraio publikoko autobusetzat gorde da. Joaquín Montero arkitektoak proiektatu

zituen biak eta bi eskuhartzeetan egin diren lanak, lur azpiko hodi pneumatikoen bidez zaborrak biltzeko sistema berria instalatzeko baliatu dira. Era berean, Portu eta Pormetxeta kaleak berregin dira, Barakaldoren eta ibaiaren arteko komunikabide izan daitezten, beren salerosketa-kale izaera indartuz.

Zuzenean ekonomiari eta gizarteari dagokienez, Ezkerretako Enpresen Garapenerako Zentruaren (EAEGAZ) sorrera aipatu behar da, Ilgner Pabiloia izenez ezagutzen den BLGetako indarretxea zegoen eraikin zaharrea kokatuko dena. Zentru berri horren errehabilitazio lanak eredugarriak gertatzen ari dira, inaganeko elementuak gordetzeko eta berriekin nahasteko izan den gaitasunagatik. Eta zentru horrek espazio berean bilduko ditu enpresa berriak sortzeko eta bultzatzeko funtzioak.

Aurrekoaren ildo berean aurkitzen da Heziketa Zentrua, Ramón Mardones udal arkitektoak proiektatuta Barakaldoko epaitegien egoitza ohia berritu ondoren bertan kokatu zena. 1997ko urrian inauguratu zen, eta beziketa eta auto-enplegua sustatzeko programak eramaten dira bertan aurrera. Eta garrantzi bera du Gizarte Zerbitzu Zentruak ere, Anaïen Plazan Eduardo Escauriaza eta Rafael Olabarri arkitektoek dieinatuta 1999ko maiatzean inauguratu zena. Adinekoei asistentzia ematea da eraikin horren helburu nagusia, baina baditu aisialdiarekin eta kulturarekin zerikusia duten beste erabilera batzuk ere.

Urban Programak, esan bezala, Galindo Operazioari zabaldu dio bidea, eta Barakaldoko erdigunea ibaira era naturalean hurbiltzeko balio duen lotune baten bidez gertatu da hori. Eduardo Arroyo arkitektoaren lana den Desertuko Plazak betetzen du eginkizun hori, Galindon sortuko den Barakaldo berriaren elementu egituratzailea izango baita.

## El edificio Ilgner

La rehabilitación del Pabellón Ilgner para la ubicación del CEDEMI representa una nueva actitud ante la regeneración de los tejidos industriales obsoletos. Este pabellón, con aire de templo griego de la industria, albergaba una central eléctrica con maquinaria de la casa Ilgner (de ahí su nombre), cuyo fin era convertir la corriente alterna procedente de la red externa en corriente continua para su uso en el proceso siderúrgico.

El reto era, no sólo mantener la cáscara del edificio, limpiándolo de añadidos que se acumularon a lo largo del tiempo, sino especialmente el espacio de la sala central donde se ubicaban los transformadores, el puente-grúa y los cuadros eléctricos. Estos elementos se han conservado, dominando con su imponente presencia ese espacio central protagonista del edificio, sobre el que se vuelcan en dos plantas los módulos empresariales.

En medio de ese gran espacio central se coloca la sala de conferencias, a modo de gran mueble de madera que no intenta competir con lo original, ni en forma, ni en geometría, ni en

acabados. La sala de conferencias dialoga con el espacio central a través de unos cierres transparentes en dos de sus lados, que permiten, además, la vista al fondo de la ría del Nervión. Para respetar el gran espacio central, dejar el edificio limpio de añadidos no deseados y satisfacer el programa de módulos empresariales, se completa el conjunto con un edificio externo que, unido al antiguo por un puente



acristalado, quiere diferenciarse claramente en volumen (mucho más pequeño) y tratamiento exterior.

El edificio nuevo, con un pórtico de triple altura, enmarca lateralmente el acceso principal, que tiene como fondo la fachada con frontón clásico del antiguo pabellón. Una lámina de agua junto a la nueva rotonda de la urbanización exterior resuelve el desnivel entre ésta y el antiguo edificio.

Este diálogo entre lo antiguo y lo nuevo simboliza el nuevo y viejo Barakaldo, el resurgir de la margen izquierda sin renegar de su pasado, pues se aprovecha del mismo utilizando elementos simbólicos que ayuden al mantenimiento de la memoria histórica.

En fin, la nueva sede del CEDEMI en el Pabellón Ilgner debe convertirse en centro de las actividades empresariales de la margen izquierda, propiciando seminarios, conferencias, debates, exposiciones, etc. El nuevo espacio de encuentros es así un centro ideal por su localización, simbolismo y capacidad.

**José Luis Burgos**

Arquitecto y director de las obras de rehabilitación del edificio Ilgner

Galindo, ibaiari begira

# Galindo, una apertura a la ría

La Operación Galindo, cuyas obras ya se han iniciado, acerca Barakaldo al frente de agua de las rías Nervión y Galindo.

Y crea en un área de 500.000 metros cuadrados de suelo industrial una ampliación de la ciudad, al modo como se ha proyectado la prolongación de El Ensanche hacia el Nervión a través de Abandoibarra. En este caso, las zonas verdes también tienen enorme protagonismo al representar casi la mitad del espacio sobre el que se actúa.

Con un presupuesto de 11.500 millones, esta iniciativa contempla la construcción de 2.200 nuevas viviendas, de las cuales 525 se van a destinar a protección oficial, sirviendo parte de ellas para el realojo

de los residentes afectados por la demolición de edificios en mal estado. Esto supone una solución al problema de infravivienda que sufría este barrio de Barakaldo.

Los bloques residenciales quedan así ubicados en el entorno que

conforma la nueva Plaza del Desierto, sin lugar a dudas el punto de encuentro y el espacio urbano central de Galindo. Con forma rectangular y una extensión de 14.200 metros cuadrados, ocupados en su tercera parte por zonas verdes, esta plaza se caracteriza por conjugar gran variedad de alternativas: estanques, áreas de juegos

Se construirán 2.200 nuevas viviendas, de las cuales 525 se van a destinar a protección oficial.



infantiles o las atalayas elevadas concebidas para romper la plana topografía del terreno.

El desarrollo de Galindo se completa con la construcción de nuevos viales y accesos que facilitarán la comunicación entre el centro de la ciudad y el nuevo espacio de desarrollo. En ese sentido, destaca el paso subterráneo de Lasasarre, inaugurado en marzo de 2000 y cuya misión es permitir el acceso de peatones y vehículos al centro de la urbe desde la zona de Galindo.

Al tratarse de un plan de actuación integral, Galindo cuenta también con una zona de actividades económicas, públicas y privadas, alcanzando la misma una superficie total de 50.000 metros cuadrados. Ahí estarán ubicados el Centro de Desarrollo Empresarial de la Margen Izquierda (CEDEMI), el Elkartegi de Barakaldo y la planta aeronáutica Precicast Bilbao, impulsada por ITP y la empresa suiza Precicast, con una inversión de 4.000 millones de pesetas.

El ocio es el otro pivote sobre el que gira la Operación Galindo. En este sentido, está prevista la construcción en Lasasarre de un campo de fútbol con un aforo de 8.000 localidades, así como un moderno polideportivo. Este nuevo centro para la práctica del deporte, diseñado por los arquitectos Jorge Muntañola y Alberto Pérez de Amézaga, ocupará una superficie inicial de 13.000 metros (posteriormente se ampliará hasta los 30.000) y contará, entre otros equipamientos, con una cancha para 3.500 espectadores.

Además, se va a instalar en Galindo un parque temático junto a la ría. Se trata de convertir este conjunto de atracciones en reclamo de visitantes, incidiendo en el objetivo principal del Plan Urban-Galindo: la recuperación económica de una zona en crisis.



Inauguración del Paso Inferior de Lasasarre en marzo de este año

**G**alindo Operazioak, zeinaren lanak hasiak baitira jada, Nerbioi eta Galindo ibaien uretara hurbiltzen du Barakaldo eta hiriaren luzapena egiten du 500.000 metro karratu industria lurretan, Abandoibarraren bidez Nerbioi ibairantz Zabalgunearen luzapena proiektatu izan den bezala. Kasu honetan ere gune berdeek garrantzi handia dute, jarduketa egingo den espazioaren erdia hartuko baitute ia.

11.500 milioi pezetako aurrekontua duen ekimen horretan 2.200 etxebizitza egitea aurreikusten da. Horietaatik 525 babes ofizialekoak izango dira, eta egoera txarrean dauden eraikinak botatzen direnean bertan bizi diren auzokoentzat izango dira batzuk. Barakaldoko auzo honek zuen etxebizitza urritasunari erantzungo zaio horrela.

Etxebizitza horiek Desertuko Plazak eratuko duen ingurunean kokatuko dira, eta hori izango da, dudarik gabe, Galindoko erdigunea eta topagunea. Plaza hori angeluzuzena izango da formaz, gune berdeek heren bat izango dute eta askotariko aukerak eskaikino ditu: urmaelak, haurrek jolasteko tokiak, eta esparruaren topografia laua hausteko talaia garaiak.

Hiriaren erdigunearen eta garapen espazio berriaren arteko komunikabidea

arinduko duten errepide eta sarbide berriek osatuko dute Galindoren bilakaera. Ildo horretatik nabarmentzekoa da Lasasarreko lur azpiko pasabidea, 2000ko martxoan inauguratua, Galindotik datozen oinezko eta ibilgailuei Barakaldoko erdigunerako sarbidea emateko funtzioa duena.

Jarduketa plan integrala izanik, jarduera ekonomiko, publiko eta pribatuei eskainitako esparru bat izango du Galindok ere, guztira 50.000 metro karratuko azalerarekin. Hor kokatuko dira Ezkerraldeko Enpresen Garapenerako Zentrua (EAEGAZ), Barakaldoko Elkartegia, eta ITPek eta Suitzako Precicast enpresak sustatutako Precicast Bilbao, planta aeronautikoa, 4.000 milioi pezetako inbertsioa izango duena.

Aisialdia da Galindo Operazioaren beste ardatzetako bat. Ildo horretatik, 8.000 ikusleentzat tokia izango duen futbol zelai bat egitea aurreikusten da Lasasarren. Jorge Muntañola eta Alberto Pérez de Amézaga arkitektoek diseinatutako kirola egiteko zentru berri horrek, 13.000 metro karratuko azalera izango du hasiera batean (30.000orainokoa izango da azkenean) eta beste ekipamendu batzuen artean, 3.500 ikusle hartu abal izango dituen kan-txa izango du.

Horretaz gain, Parke tematiko bat egingo da Galindon, ibai ertzean. Bisiitariak erakartzea da horren guztiaren helburua, Urban-Galindoren xede nagusia betetzeko, hots, krisian dagoen zona baten ekonomia berpizteko.

8.000 ikusle-entzat tokia izango duen futbol zelai bat egitea aurreikusten da Lasasarren.



Vista de Erandio desde la dársena de Portu

Bilbao Zaharra, ahaleginak batuz

# Bilbao La Vieja, suma de esfuerzos

Bilbao La Vieja es el objetivo del Plan Interinstitucional puesto en marcha por el Ayuntamiento de Bilbao, con el apoyo del Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, y la participación de Bilbao Ría 2000.



Vista aérea de Bilbao La Vieja

A sí pues, se trata de aunar esfuerzos para la regeneración social, económica y urbanística de este área tan degradada de la ciudad. En este contexto de colaboración, la entidad BILBAO Ría 2000 interviene en dicho programa con el desarrollo de varios proyectos en diferentes puntos de la zona, lo que supone una inversión total de 1.500 millones de pesetas. Hay que destacar que los fondos para dicha actuación provienen de los excedentes estimados de la venta de parcelas de Abandoibarra.

Un proceso de regeneración tan complejo como éste, puesto que abarca numerosos aspectos en cuyo desarrollo y ejecución participan un número amplio de instituciones y entidades, requería una necesaria coordinación. Así, se han constituido

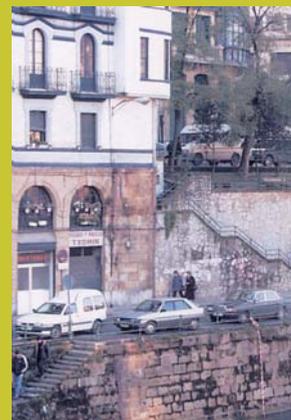
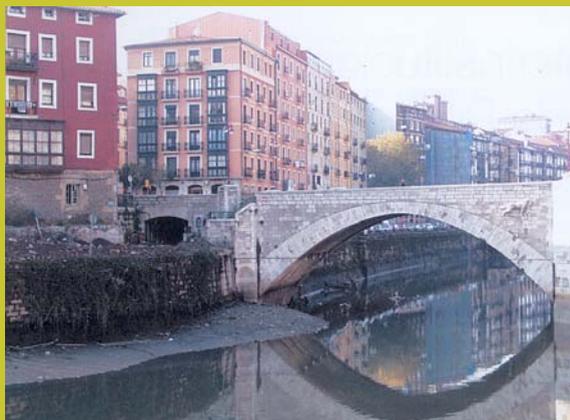
cios públicos de la zona pretende facilitar la vida ciudadana y las relaciones entre los vecinos que habitan el barrio, apoyando así los programas de reinserción social como factor clave en la regeneración del área urbana.

En este sentido, destacan las obras previstas en la Plaza Corazón de María, sin duda el elemento urbano más significativo de Bilbao La Vieja. Con esta actuación se pretende reforzar su centralidad al modificar su actual configuración y los usos que en ella se desarrollan, lo que obligará al traslado del colegio público allí ubicado y a la reurbanización integral del espacio público resultante.

Configurada ya como una plaza abierta y emblemática, la idea es complementar su nueva estructura con la cons-

Además, y aprovechando dicha configuración, se plantea la construcción de un aparcamiento destinado al uso de los residentes así como del propio Mercado de la Ribera, con el que queda comunicado a través de una pasarela peatonal.

Como se ha dicho antes, la recuperación de la Ría como elemento fundamental en el desarrollo de la zona es una de las apuestas de BILBAO Ría 2000. En este sentido, destaca el proyecto de reurbanización de los muelles de La Merced, Marzana y Uzurruña, obras que comenzarán este año. Viene a ser ésta una intervención necesaria, sobre todo tras las actuaciones emprendidas por el Consorcio de Aguas, dentro del Plan Integral de Saneamiento, y que han afectado a la urbanización actual de los muelles.



## La recuperación de la ría como elemento fundamental en el desarrollo de la zona es una de las apuestas de Bilbao Ría 2000.

varios grupos de trabajo para debatir y consensuar las acciones a desarrollar, de modo que luego todas las actuaciones previstas integren el Plan Interinstitucional para la zona. Dicho plan, tras el oportuno debate en la Mesa de Rehabilitación, donde participan todos los agentes sociales, ha sido elevado al Parlamento Vasco para su aprobación definitiva.

Esta sería la génesis de un trabajo que en el caso de BILBAO Ría 2000 queda circunscrito al área urbanística. El objetivo final no es otro que integrar plenamente Bilbao La Vieja en la ciudad, haciendo desaparecer las tres barreras físicas o fronteras que la aíslan en estos momentos: la ría, el ferrocarril de Renfe y las Minas de Miribilla. Además, la actuación sobre los espa-

trucción de un aparcamiento subterráneo. El objetivo es paliar el déficit de plazas para vehículos existente en Bilbao La Vieja, lo que redundará de una forma positiva en las políticas de mejora de los espacios peatonales actuales.

En línea con ésta filosofía de optimización de espacios, hay que situar el proyecto "Tres Pilares". En este caso, lo que pretende BILBAO Ría 2000 es reordenar los bloques de pisos definidos en el Plan Especial de Reforma y Rehabilitación Interior (PERRI) de Bilbao Vieja, en total 95 viviendas que promoverá el Gobierno Vasco en Miribilla. Se trata, ante todo, de ganar un eje peatonal, con zonas verdes, entre esos nuevos edificios de la zona sur del barrio y el borde de la ría.

También está previsto llevar a cabo la aproximación de Bilbao La Vieja hacia la ría y, desde ésta, "saltar" hacia el Casco Viejo, incidiendo en la integración de las dos orillas por medio de una pasarela, así como la cualificación urbana de uno de los espacios más singulares del barrio, como es el conformado por la calle Bilbao La Vieja y las plazas de Bilbao La Vieja y Tres Pilares.

Finalmente, BILBAO Ría 2000 tiene previsto actuar sobre el Puesto de Cantalajas. De hecho, va a dedicar 200 millones de pesetas a mejorar la conexión, tanto a nivel rodado como peatonal, de Bilbao La Vieja con la zona de Zabálburu, objetivo ya iniciado con la ejecución de la estación de Renfe y la pasarela peatonal que enlaza las calles Juan de Garay y Mena.

**B**ilbaoko Udalak, Eusko Jaurlaritzaren eta Foru Aldundiaren laguntzarekin abiarazi duen Erakundearteko Planaren xedea da Bilbao Zaharra. Izan ere, hain hondatuta dagoen hiriaren alde hori sozialki, ekonomikoki eta urbanistikoki berpizteko indarrak batzea da helburua. Elkarlan kontestu horren barruan, zona horretako zenbait puntutan era bateko eta besteko proiektuak garatuz parte hartuko du BILBAO Ría 2000ak programa horretan, guztira 1.500 milioi pezetako inbertsioa egingo duelarik. Abandoibarrako lursailak salduta ateratzea espero den diruarekin osatuko dira eskuhartze hori egiteko fondoak.

Hain berrikuntza prozesu konplexuak – alderdi asko biltzen baititu eta plana garatzeko eta burutzeko lanean alde bateko eta besteko erakunde eta entitate

tuko dira, hirigune hori berpizteko giltzarri direlakoan.

Ildo horretatik, Mariaren Bihotzeko Plazan egitea aurreikusten diren lanak nabarmentzekoak dira, hori baita Bilbao Zaharretako hiri elementu esanguratsuenak. Jarduketa horrekin gaur egun dituen itxura eta erabilera aldatuko dira auzoko erdigune gisa duen izaera indartzeko. Ondorioz, bertako eskola publikoa beste toki batera eraman beharko da, eta geldituko den espazio publikoa osorik birurbanizatu beharko da.

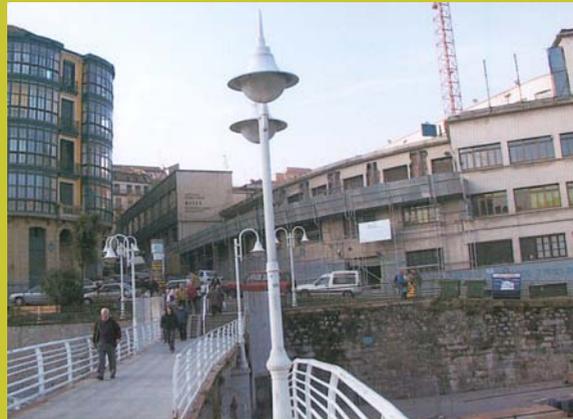
Plaza ireki eta enblematiko izaera emango zaio, eta bere egitura berria osatzeko lur azpiko aparkaleku bat egingo da. Izan ere, Bilbao Zaharrean arazo handia da aparkatzeko lekua aurkitzea, eta horrek asko lagunduko du egungo oinezkoen espazioak hobetzen.

dituen oinezkoen ardatz bat irabaztea da helburu nagusia.

Gainera, konfigurazio horretaz baliatuz, aparkaleku bat egingo da bai bertakoei eta baita Erriberako Merkatura datozenek ere erabil dezaten, eta oinezkoen zaldainaren bidez lotuko dira aparkalekua eta merkaturia.

Lehen ere esan bezala, zona horren garapenerako ezinbestekoa ikusten du Bilbao Ría 2000ak ibaiaren berreskuratzea. Ildo horretatik nabarmentzekoak da aurten abiaraziko den Mesedeetako,

Zona horren garapenerako ezinbestekoa ikusten du Bilbao Ría 2000ak ibaiaren berreskuratzea.



ugarik eskuhartzen baitute –, koordinazio lan handia eskatzen du. Eta beraz, zenbait lantalde eratu dira garatu beharreko ekintzak eztatadatzeko eta adosteko, aurreikusten diren jarduketak guztiek, azkenean, zona horretako Erakundearteko Plana osa dezaten. Plan hori, gizarte eragile guztiek parte hartzen duten Errehabilitazio Mahaiaren eztatadatu ondoren, Eusko Legebiltzarrean eraman da behin-betiko onetsia izan dadin.

Hau litzateke, BILBAO Ría 2000ri dagokionez hirigintza arlor mugatuko litzatekeen lan baten sorrera. Azken xedea Bilbao Zaharra hirian erabat integratzea litzateke, orain isolatzen duten hiru muga fisikoak: ibaia, Renferen trenbidea eta Miribillako Meategiak desagertaraziz. Gainera, zona horretako espazio publikoetan egingo diren jarduketekin auzoan bizi diren herritarren bizimodua eta bizilagunen arteko harremanak hobetu nahi dira, eta horrekin batera, bergizarteratze programak bultzat-



Espazioen optimizatze filosofia horrekin bat dator "Hiru zutabeak" proiektua. Proiektu horrekin Bilbao Zaharraren Barne Erreformatarako eta Erreabilitaziorako Plan Bereziak (BEEP) definitzen dituen etxebizitza blokeak birantolatu nahi ditu BILBAO Ría 2000ak, Eusko Jaurlaritzak Miribillan sustatuko dituen 95 etxebizitza, guztira. Auzoko hegoaldean eta ibaiaren ertzean egongo diren eraikuntza berri horien artean gune berdeak izango

Marzanako eta Urazurrutiako kaien birurbanizatze proiektua. Eskuhartze hori nabiltzekoa da, Saneamendu Plan Integralaren barruan Uren Partzuergoak burutu dituen jarduketek eragin handia izan baitute kai horien egoeran.

Bestalde, Bilbao Zaharra ibaiari hurbiltzea aurreikusten da, eta hortik Zazpi Kaleetara "jauzi egitea", ibaiaren bi ertzak zaldain baten bidez integratuz, eta baita Bilbao Zaharra kaleak eta Bilbao zaharra eta Hiru Zutabeetako plazak osatzen duten espazioa, auzoko espazio bereziaren, hobetzea ere.

Azkenik, Kantalojaseko Zubia berritzeko asmoa du BILBAO Ría 2000ak. 200 milioi pezeta erabiliko ditu, izan ere, Bilbao Zaharraren eta Zabalburuko zonaren arteko lotura hobetzeko, bai ibilgailuei eta bai oinezkoiei dagokienez. Helburu hori hasi zen nobalait betetzen Renfeko geltokia eta Juan de Garay eta Mena kaleak lotzen dituen oinezkoen zaldaina egitearekin.

# Actualidad

## Nueva identidad

BILBAO Ría 2000 ha encargado al diseñador gráfico Alberto Corazón una nueva señalización urbana. La iniciativa aprovecha el actual proceso de regeneración para transformar la capital vizcaína en un espacio amable para el visitante, donde se combine la innovación y la vanguardia con la claridad de los mensajes. De esta forma, se plantea una imagen común para todas las señales, que se integran en el paisaje urbano y no lo deterioran. Porque el trabajo de Alberto Corazón trasciende la mera reorganización de la señalización urbana al abordar la importancia de transmitir la información útil no sólo de una forma comprensible sino también estética. Y lo que es más importante: con el menor número posible de soportes.

Se trata de lograr una identidad de marca que sea reconocida por las personas que vienen a Bilbao, al tiempo que les permita explorar y conocer, casi como si contaran con un guía, la idiosincrasia de la Villa: zonas comerciales, áreas de ocio y negocio, monumentos ... Este propósito lo logra Corazón con un nuevo tipo de letra (el alfabeto Bilbao), originales pictogramas y una mejor visualización de los códigos cromáticos orientadores.

La actuación, a la que se destinan 500 millones de pesetas, provenientes del superávit obtenido por la venta de las parcelas de Abandoibarra, supone además la oportunidad de unificar y modernizar todas las señales de la ciudad. Es, por tanto, una iniciativa pionera que BILBAO Ría 2000 desarrolla en respuesta a la necesidad de dar un impulso al comercio de la ciudad, facilitando la orientación del visitante por las llamadas "zonas comerciales abiertas". Surge así un proyecto que comenzará a implantarse en el centro de la ciudad y que aspira a dotar a Bilbao de una identidad propia.

Esto se logra, tal y como plantea Alberto Corazón, con un sistema de señales urbanas que incide en tres grandes ejes: la llegada a la ciudad; la exploración, es decir, el acceso a un itinerario peatonal concreto, a un monumento...; y la salida. Además, se propone el diseño de pictogramas claros basados en el trazo y no en la mancha, y la creación del alfabeto Bilbao para la tipografía de las señales. Este alfabeto se inspira en la tradicional "letra Euskera", un grafismo, trazado a mano, que sólo se utiliza para inscripciones de carácter popular.

## Los Juegos Verdes



Ha sido calificada como la Nueva York del hemisferio sur, pero lo cierto es que Sidney, con esa mezcla de parques selváticos, de lugares emblemáticos como el Harbour Bridge y la Opera, y de playas atestadas de surfistas, supera cualquier comparación y reivindica una personalidad propia. Tierra de contrastes, como todo Australia, Sidney es ahora la ciudad de moda. Y no sólo porque acogerá

la celebración de los Juegos Olímpicos de 2000 entre el 15 de septiembre y el 1 de octubre, sino porque representa un modelo urbano excepcionalmente respetuoso con el medio ambiente.

Las Olimpiadas, además, van a incidir en esta idea. No en vano, es interés de los organizadores que se les conozca como los Juegos Verdes. Y nadie duda de que Sidney, centro de la vida cultural y financiera de Australia, en dura pugna con Melbourne, saldrá airoso del reto.

La planificación de las obras de acondicionamiento de la ciudad ha sido modélica y a un año vista de la inauguración de los Juegos ya habían concluido las obras del 90% de las instalaciones previstas, objetivo no logrado hasta ahora por ninguna otra ciudad olímpica. En total, se han invertido 3.300 millones de dólares en zonas de ocio, parques, hoteles y estadios deportivos. En este sentido, destaca la transformación del principal escenario olímpico, Homebush, una antigua zona industrial alejada de las playas donde ahora se levanta el bulevar olímpico y el Estadio Australia, edificio emblemático con capacidad para 110.000 espectadores.

En ese espacio, surge la Villa Olímpica más ecológica de la historia. Y no es ninguna exageración: las viviendas de los atletas han sido construidas con madera, huyendo del PVC, y la luz, el agua y la calefacción funcionarán gracias a la energía solar; en Homebush no habrá coches ni gases de efecto invernadero y los autobuses serán propulsados con gas natural; además, la rana de campana verde y dorada, una especie en vías de extinción que vive en ese entorno, ha sido protegida para no alterar su hábitat; a esto hay que añadir que Greenpeace se ha convertido en consejera y vigilante, hasta el punto de que los organizadores de los Juegos se reúnen con los miembros de esta organización cada dos semanas.

Sidney, queda claro, está preparada para fascinar al mundo. Cuenta con muchos alicientes, de los que destacan las carismáticas "velas" de la Opera, un edificio enmarcado en la arquitectura de prestigio, obra del danés Joern Utzon, quien, por cierto, nunca lo vio terminado. La construcción de la Opera fue larga y polémica – recortes presupuestarios, renuncia del arquitecto... – pero ahora, 27 años después de su inauguración, sigue siendo el símbolo de la ciudad australiana.



# Áreas de actuación

## Proyectos

Urbanización de la Herriko Plaza

Urbanización de la Plaza de los Fueros

Urbanización de la calle Portu

Urbanización de la calle Pormetxeta

Plaza del Desierto

Rehabilitación de medianeras

Rehabilitación del edificio Ilgner, sede del CEDEMI

Centro de Servicios Sociales

Rehabilitación del edificio Centro de Formación

## Proyectos

Nueva red viaria

Urbanización de la Plaza Auzolan

Polideportivo de Lasasarre

Canalización y Parque Ribera del río Galindo

Nuevo estadio de fútbol

Sistema nemático de recogida selectiva de residuos sólidos urbanos

Paso inferior bajo las vías de Renfe

2.200 nuevas viviendas (525 de promoción pública)

50.000 m<sup>2</sup> destinados a zona de actividades económicas

Parque temático de ocio

Zonas verdes

## Proyectos

Urbanización de la Plaza Corazón de María

Aparcamiento bajo la Plaza Corazón de María

Urbanización de los muelles de la Merced, Marzana y Urazurrutia

Pasarela peatonal y urbanización de las plazas de Bilbao la Vieja, Tres Pilares y de la calle de Bilbao la Vieja

Cubrimiento de parte de la trinchera ferroviaria para ampliar el puente de Cantalojas

Aparcamiento entre las plazas de Bilbao la Vieja y Tres Pilares



Urban

Galindo

Bilbao La Vieja



**BILBAO** Ría 2000